FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

LE ROLE ÉCONOMIQUE

DU

PORT DE BORDEAUX

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences politiques et économiques)

Soutenue devant la Faculté de Droit de Bordeaux

le jeudi 22 juin 1922, à 9 heures du matin

PAR

André LOISY

LAURÉAT DE LA FACULTÉ
AVOCAT A LA COUR D'APPEL

BORDEAUX
IMPRIMERIE DE L'UNIVERSITÉ
Y. CADORET
17, Rue Poquelin-Molière, 17

1922

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

LE ROLE ÉCONOMIQUE

DU

PORT DE BORDEAUX

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences politiques et économiques)

Soutenue devant la Faculté de Droit de Bordeaux

le jeudi 22 juin 1922, à 9 heures du matin

PAR

André LOISY

LAURÉAT DE LA FACULTÉ
AVOCAT A LA COUR D'APPEL

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

BORDEAUX
IMPRIMERIE DE L'UNIVERSITÉ
Y. CADORET
17, Rue Poquelin-Molière, 17

1922

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

PROFESSEUR HONORAIRE : M. SAUVAIRE-JOURDAN, ✪ I.

MM. DUGUIT, ✻, ✪ I., *Doyen*, professeur de *Droit constitutionnel et administratif* et chargé d'un cours de *Droit constitutionnel* (Doctorat).

DE BOECK, ✪ I., *Assesseur du Doyen*, professeur de *Droit international* et chargé d'un cours de *Droit international privé* (Licence).

BENZACAR, ✪ I., professeur d'*Économie politique* et chargé d'un cours de *Législation industrielle* (3e année).

FERRON, ✪ I., professeur de *Droit commercial*.

BARDE, ✪ I., professeur de *Droit administratif* et chargé d'un cours de *Droit public* (Capacité).

FERRADOU, ✪ I., professeur d'*Histoire du droit* et chargé d'un cours d'*Histoire du droit privé* (Doctorat).

MARIA, ✪ I., professeur de *Droit romain* et chargé d'un cours d'*Histoire du droit public* (Doctorat).

MARGAT, ✪ I., professeur de *Droit civil* et chargé d'un cours de *Droit civil* (Capacité).

BONNECASE, ✪ A., professeur de *Droit civil* et chargé d'un cours de *Droit maritime* (3e année).

LESCURE, ✪ A., ⚓, professeur d'*Économie politique* et chargé d'un cours d'*Histoire des doctrines économiques* (Doctorat).

PALMADE, ✪ A., ⚓, professeur de *Droit civil* et chargé d'un cours de *Droit civil* (Capacité).

NOAILLES, professeur de *Droit romain*.

VIZIOZ, professeur de *Procédure civile* et chargé d'un cours de *Droit civil comparé* (Doctorat).

PIROU, ✪ A., professeur d'*Économie politique et Science financière* et chargé d'un cours de *Législation coloniale*.

POPLAWSKI, agrégé, chargé du cours de *Droit criminel*.

M. MONTIGAUD, ✪ I., *Secrétaire*.

Mme COSTES, *commise au secrétariat*.

M. SALINGARDES, ✪ I., *bibliothécaire*.

COMMISSION DE LA THÈSE

MM. LESCURE, professeur..... *Président.*

BENZACAR, professeur..... } *Suffragants.*

PIROU, professeur..... }

LE ROLE ÉCONOMIQUE

DU

PORT DE BORDEAUX

INTRODUCTION

En entreprenant le travail qui va suivre, nous avons eu pour but d'étudier seulement le rôle économique actuel du port de Bordeaux et ses possibilités de développement futur, et non pas de faire l'histoire de cet organisme, ni de l'envisager au point de vue technique.

L'histoire du port de Bordeaux est, en effet, un vaste sujet qui se suffirait à lui seul et qui a, du reste, déjà été traité dans plusieurs ouvrages de haute valeur scientifique et littéraire (1).

Quant aux avantages techniques que peut offrir notre port à la navigation, de plus compétents que nous les ont exposés dans des livres ou opuscules qui font autorité (2).

(1) Camille Jullian, *Histoire de Bordeaux jusqu'en 1895 ;* Malvezin, *Histoire du commerce de Bordeaux depuis les origines jusqu'à nos jours;* de Joinville, *Histoire du port de Bordeaux (Balguerie-Stuttenberg)*, Thèse Paris, 1908.

(2) Huyard, actuellement président de la Chambre de commerce de Bordeaux, *Le port de Bordeaux*, 1909 ; Clavel, ingénieur en chef du Service maritime, *Le port de Bordeaux et son avenir*, 1916, et *Le port de Bordeaux en 1918.*

Est-ce à dire que dans notre étude nous ayons délibérément ignoré les points de vue historique et technique? Évidemment non, car souvent le passé est indispensable pour expliquer le présent et les possibilités techniques conditionnent le rôle économique d'un port.

Nous nous sommes reporté autant que possible, dans notre travail, à la situation du port de Bordeaux en 1913, parce que cette année nous a semblé être la dernière durant laquelle son activité ait été normale. En effet, si la guerre, qui pendant cinq années a bouleversé le monde, a amené des perturbations considérables dans les éléments de trafic de notre port, beaucoup d'entre elles sont temporaires et superficielles. Sa physionomie générale ressemblera donc beaucoup plus dans les années qui vont suivre à celle qu'il avait en 1913 qu'à celle qu'il a prise au courant des hostilités.

Nous n'avons cependant pas passé sous silence ce qui nous a semblé durable dans l'œuvre de la guerre.

Les nécessités urgentes de la défense nationale, du ravitaillement des armées et du pays, ont, en effet, provoqué à Bordeaux la création ou l'extension d'industries qui, pour la plupart, y demeureront, après s'être adaptées à des œuvres de paix.

Ces nécessités ont aussi précipité la mise en train ou l'achèvement d'améliorations techniques importantes pour l'avenir de notre port, qui, sans elles, auraient risqué de dormir, longtemps encore, à l'état de projets, dans les cartons administratifs.

Nous n'avons pas la prétention d'avoir fait une œuvre parfaite et d'avoir épuisé un sujet aussi vaste et difficile que celui que nous avons abordé, mais nous avons du moins la satisfaction personnelle d'avoir fait un travail consciencieux et de bonne foi (1).

Nous avons recherché notre documentation dans des ouvrages de bibliothèques, qu'il nous a été assez facile de nous procurer, mais nous avons surtout tenu à la demander aux notables commerçants et industriels, aux professeurs de notre

(1) L'auteur décline toute responsabilité quant à l'exactitude des renseignements qui lui ont été fournis.

Université s'intéressant à la question, aux syndicats patronaux, aux compagnies de navigation et de chemins de fer, à la Chambre de commerce, aux services de la Région économique de Bordeaux et du Sud Ouest, à la Bourse du travail et aux diverses administrations : service des douanes, des ponts et chaussées, inspection du travail, etc..., ce qui a très sérieusement compliqué notre travail.

Nous avons ainsi visité de nombreuses usines et sollicité verbalement ou par écrit des renseignements de 150 personnalités de Bordeaux ou du Sud-Ouest qui ont, du reste, pour la plupart, réservé le meilleur accueil à nos démarches.

Aussi profitons-nous de la circonstance pour renouveler collectivement l'expression de notre reconnaissance et nos remerciements sincères à tous ceux qui ont bien voulu faciliter notre travail.

Nous tenons aussi à exprimer ici le vœu que les statistiques officielles du commerce extérieur et de la navigation de la France soient publiées dans l'avenir avec moins de retard, si l'on veut qu'elles rendent aux économistes, aux industriels et aux commerçants français tous les services qu'ils sont en en droit d'en attendre (1).

Nous avons divisé notre ouvrage en quatre chapitres : dans le premier, après avoir donné rapidement quelques indispensables aperçus sur la situation géographique du port de Bordeaux, sur ses avantages techniques présents et futurs, sur l'histoire de son développement économique, nous avons étudié sa situation économique générale à l'époque contemporaine, spécialement pendant les années qui ont immédiatement précédé la guerre.

Puis, dans les trois autres chapitres, nous avons envisagé successivement les divers éléments de trafic du port de Bordeaux en cherchant à les rattacher aux trois fonctions qu'après M. Paul de Rousiers (2) on distingue d'une façon presque classique dans le rôle économique d'un grand port

(1) Toutes les statistiques que nous aurons l'occasion de citer au cours de ce travail, sans donner de références spéciales, ont été recueillies dans les divers Tableaux de commerce et de la navigation déjà parus ou auprès du Service des douanes de Bordeaux.

(2) Paul de Rousiers, *Les grands ports de France,* Introduction, 1909.

moderne : fonction régionale, fonction industrielle et fonction commerciale, qui, nous en verrons de nombreuses preuves au cours de notre exposé, sont étroitement solidaires entre elles. C'est ainsi que certains éléments du trafic de Bordeaux intéressent en même temps deux ou même les trois fonctions de ce port ; aussi pour éviter des répétitions, avons-nous été parfois obligé d'étudier complètement dans un chapitre une question qui aurait dû logiquement être traitée partiellement dans un ou plusieurs autres.

Enfin, dans une courte conclusion, nous avons essayé de résumer notre travail, nous avons avancé quelques timides prévisions et donné notre avis personnel sur l'avenir du port de Bordeaux.

CHAPITRE PREMIER

Notions générales sur le port de Bordeaux.

Avant d'entreprendre l'étude des diverses fonctions économiques du port de Bordeaux, nous estimons qu'il est indispensable, pour en faire bien comprendre le mécanisme, d'envisager de quelle façon sa position géographique et sa situation technique peuvent influer sur son rôle économique, de dire quelques mots sur l'importance qu'il a eue jadis pour le commerce international de la France, d'indiquer quelle est sa place parmi nos grands ports et de donner un tableau d'ensemble de ses relations internationales.

Tel sera l'objet du présent chapitre.

SECTION PREMIÈRE

POSITION GÉOGRAPHIQUE ET SITUATION TECHNIQUE ACTUELLE

§ 1. — **Position géographique** (1).

C'est à elle que le port de Bordeaux doit sa naissance et sa prospérité dans le passé; c'est d'elle qu'il tire ses meilleures perspectives d'avenir.

Le port de Bordeaux est situé sur la Garonne, un des grands fleuves de la France, à 98 kilomètres de la mer, distance comptée depuis le pont de pierre, limite actuelle de la navigation maritime. A partir du Bec-d'Ambès, situé à 25 kilomètres de Bordeaux et confluent de la Garonne et de

(1) Cf. Camille Jullian, *Histoire de Bordeaux jusqu'en 1895;* Raoul Blanchard, *Bordeaux,* dans *Revue de géographie commerciale de Bordeaux,* juill.-déc. 1917.

la Dordogne, le fleuve prend le nom de Gironde et se jette dans l'Océan Atlantique par un vaste estuaire qui a, à son embouchûre, les proportions d'un véritable bras de mer.

La marée remonte à Bordeaux et facilite la navigation par son action qui se fait sentir jusqu'à 55 kilomètres en amont du port.

D'autre part, la ville de Bordeaux est bâtie au croisement de deux grandes routes naturelles : celle qui, contournant les derniers contreforts du Massif Central, fait communiquer le bassin de la Loire, la région parisienne et les grandes plaines du nord de l'Europe avec le bassin d'Aquitaine et l'Espagne à travers la plaine des Landes, limitée à l'Est par les coteaux de l'Armagnac, en passant par les cols du pays basque, et celle qui fait communiquer deux grandes mers : la Méditerranée et l'Océan Atlantique, en suivant les vallées de l'Aude et de la Garonne entre lesquelles le large plateau de Naurouse forme un pont facile à franchir.

Cette situation, qui plaça jadis Bordeaux sur le passage des grandes migrations de peuples, telles que les invasions barbares, sarrasine et normande, qui se produisirent du III^e^ au X^e^ siècle, en fit aussi, dès l'antiquité et le moyen âge, une place de commerce terrestre et maritime de tout premier ordre ; et actuellement, comme les mêmes causes produisent les mêmes effets, nous voyons converger vers elle grandes routes nationales et internationales, réseaux de voies ferrées, canaux et rivières navigables, lignes régulières de navigation maritime.

Les principales routes de terre qui traversent Bordeaux ou y aboutissent sont les suivantes :

Route nationale n° 10, de Paris en Espagne ;
Route nationale n° 89, de Lyon à Bordeaux ;
Route nationale n° 123, de Bordeaux à Toulouse ;
Route nationale n° 132, de Bordeaux à Bayonne ;
Route nationale n° 136, de Bordeaux à Bergerac ;
Route nationale n° 137, de Bordeaux à Saint-Malo ;

plus un grand nombre de routes départementales.

Les routes, délaissées par le commerce pendant la deuxième moitié du XIX^e^ siècle au profit des voies ferrées, plus économiques et plus rapides, ont repris pendant ces vingt dernières

années une partie de leur importance de jadis, grâce au développement du tourisme et du camionnage par voitures automobiles.

Trois grands réseaux ferrés desservent le port et la ville de Bordeaux et y ont leurs têtes de ligne :

1° *Le réseau d'Orléans* avec les lignes suivantes :

a) Ligne de Paris par Angoulême, Poitiers, Tours, Blois, Orléans;

b) Ligne du Centre (vers Lyon, Genève et Modane) par Périgueux, Limoges, Guéret, avec embranchements sur Brive, Tulle, Ussel, Clermont-Ferrand;

c) Ligne de Bordeaux au Buisson par Bergerac;

d) Ligne d'Eymet (raccordement avec la ligne de Bergerac-Marmande).

2° *Le réseau de l'État* avec les lignes suivantes :

a) Ligne de Nantes par Saintes, Rochefort, La Rochelle, La Roche-sur-Yon;

b) Ligne de Paris par Saintes, Niort, Saumur et Chartres;

3° *Le réseau du Midi* avec les lignes suivantes :

a) Ligne de Bayonne et Irun par Dax avec embranchements vers Mont-de-Marsan, Tarbes et Pau;

b) Ligne de Cette par Agen, Montauban, Toulouse, Carcassonne, Narbonne, Béziers, avec embranchements sur Perpignan et Port-Bou (vers l'Espagne);

c) Ligne de la Pointe-de Grave par Pauillac, Soulac et Le Verdon.

Enfin, en dehors de ces trois grands réseaux, Bordeaux est relié à diverses localités du département de la Gironde par un réseau d'intérêt local qui comprend :

a) La ligne des Landes, de la Gironde et du Blayais, concédée à la Compagnie des chemins de fer économiques;

b) Les lignes de tramways de Bordeaux à Cadillac, à Camarsac, à Beychac, ouvertes au trafic des marchandises et des voyageurs.

Ces trois grands réseaux ferrés, qui convergent sur Bordeaux, ont leurs gares reliées entre elles par un système complet de raccordements et ils se partagent le service du port de Bordeaux et de ses annexes.

Des gares de la Compagnie d'Orléans se détachent les voies ferrées maritimes desservant toute la rive droite du port et les appontements annexes de Bassens, situés sur la même rive, à quelques kilomètres seulement en aval du port de Bordeaux proprement dit.

A la gare de Bastide-État sont raccordées les voies ferrées de l'appontement de Lestonnat, construit en amont du pont de pierre, qui limite l'accès en Garonne des navires de mer. Il est par conséquent exclusivement destiné au service de la batellerie. Le réseau de l'État exploite aussi les voies ferrées des appontements de Blaye, autre annexe du port de Bordeaux, située elle aussi sur la rive droite à 38 kilomètres en aval et à 60 kilomètres de la mer.

Le réseau du Midi dessert toute la rive gauche du port et ses annexes sur cette rive. Les lignes s'étendent sur toute la longueur des quais en rivière et sur tout le pourtour des deux bassins à flot.

Les gares Saint-Jean, Brienne et Saint-Louis sont reliées entre elles par l'intermédiaire des voies des quais et par un chemin de fer de ceinture, livré à l'exploitation en novembre 1917, qui contourne Bordeaux et est raccordé aux voies ferrées des quais en rivière et des bassins à flot. Ce chemin de fer de ceinture est pourvu, aux abords des bassins, de faisceaux de garage et de triage constituant une gare annexe ; il relie aussi à l'ensemble des grands réseaux la ligne de la Pointe-de-Grave qui dessert l'appontement de Pauillac-Trompeloup, autre annexe du port de Bordeaux, par un embranchement situé à 49 kilomètres de la gare de Bordeaux-Saint-Louis, et, grâce à lui, le futur avant-port qui s'élèvera bientôt au Verdon (à 95 kilomètres de Bordeaux et 3 kilomètres de la mer) apportera à notre port tous les avantages qu'on attend de lui.

Bordeaux est relativement favorisé au point de vue des voies ferrées (nous verrons au cours de cet exposé ce qu'il reste à faire pour que la situation soit pleinement satisfaisante) ; mais il n'en est pas de même au point de vue des voies de navigation fluviale.

C'est qu'en effet, si la Garonne et ses affluents sont, en principe, navigables et canalisés sur une bonne partie de leur cours, ces cours d'eau ne remplissent pas les conditions de

profondeur et de régularité nécessaires pour permettre le développement de la navigation fluviale moderne.

De plus, le bassin de la Garonne n'est pas relié par canaux à l'ensemble du réseau navigable français. Le seul canal important qu'on y rencontre est le canal du Midi qui, prolongé par le canal latéral de la Garonne, fait communiquer la Méditerranée et l'Océan Atlantique. Ces deux vieilles voies navigables, dont l'une date de 1681 et l'autre de 1856, ne permettent pas le passage de bateaux du gabarit de la péniche flamande (1), actuellement considérée comme ayant les dimensions minima indispensables pour le trafic fluvial moderne. Enfin, l'état d'entretien de ces canaux est déplorable (2).

Placé au débouché du bassin de la Garonne et de ses affluents, une des plus riches contrées de l'Europe au point de vue agricole, le port de Bordeaux doit aussi à sa situation géographique la meilleure partie de ses relations internationales.

Il est le port français le plus rapproché de notre magnifique empire colonial de l'Ouest africain : Maroc, Sénégal, Guinée, Côte d'Ivoire, Dahomey, Cameroun et Congo français.

La mise en valeur intensive de ces colonies, qui pour la plupart d'entre elles n'en est encore qu'à ses débuts, ne saurait manquer de développer considérablement l'activité du port de Bordeaux.

Il semble avoir été prédestiné à être le port colonial de la France : c'est, en effet, le commerce avec « les îles », c'est-à-dire avec les Antilles, dont les principales appartenaient alors à notre pays, qui a fait sa prospérité au cours du XVIII[e] siècle, et la perte de Saint-Domingue qui en a marqué le déclin. Il a cependant conservé des relations d'affaires nombreuses avec les Antilles et l'Amérique Centrale, relations que développera très certainement l'ouverture du canal de Panama.

---

(1) La péniche flamande ou bélandre a 38[m]50 de long, 1[m]80 de tirant d'eau et un tonnage de jauge de 300 tonnes.

(2) Nous aurons, du reste, à revenir sur le réseau navigable de l'arrière-pays du port de Bordeaux dans notre chapitre II consacré à l'étude de sa fonction régionale.

Livré à la navigation en août 1914 (1), les nécessités de la guerre n'ont permis à nos compagnies de navigation et à nos commerçants de profiter de cette nouvelle voie, qui s'offrait à leur activité, qu'à une date encore toute récente. Il n'en est pas moins vrai que la France est l'avant-port de l'Europe sur l'Atlantique et que par rapport à Colomb, ville située à l'entrée du canal de Panama sur l'Atlantique, Hambourg est à une distance de 5.071 milles anglais, Anvers à 4.850 milles, tandis que nos ports de l'Ouest et du Nord-Ouest sont aux distances suivantes : Bordeaux-Pauillac à 4.565 milles, La Rochelle à 4.225, Brest à 4.412, enfin Le Havre à 4.607.

Bordeaux devrait donc, en raison de ses facilités de communication avec la Suisse et l'Italie, être le lieu de transit du commerce de l'Europe centrale avec les pays baignés par l'Océan Pacifique, *via* Panama.

Le port de Bordeaux a aussi la possibilité de jouer le même rôle pour les pays de l'Amérique du Sud ayant leur façade tournée vers l'Atlantique; lui et le sud-ouest de la France sont avec eux en relations séculaires d'affaires et d'amitié. C'est, du reste, encore sa position géographique qui l'autorise à avoir cette ambition : si l'on excepte les ports de l'Espagne et du Portugal, trop excentriques pour pouvoir prétendre tenir une place importante dans le transit international, Bordeaux est le port d'Europe le plus rapproché de l'Amérique du Sud. C'est lui qui permet les relations commerciales les plus directes entre elle et les pays de l'Europe Centrale par l'intermédiaire du chemin de fer de Bordeaux-Lyon-Genève pour la Suisse et Modane pour l'Italie et leurs au-delà.

On peut donc dire sans crainte d'erreur que les principales relations internationales du port de Bordeaux sont conditionnées d'abord par sa situation géographique.

---

(1) Les éboulements de la Culebra y ont interrompu le trafic pendant sept mois à partir du mois d'octobre 1915.

§ 2. — Situation technique du port de Bordeaux (1).

Il n'entre pas dans le cadre de ce travail de faire une étude approfondie de cette question, mais nous ne pouvons la passer sous silence, car les possibilités techniques d'un port, par exemple ses facilités d'accès pour les grands navires modernes, son outillage plus ou moins perfectionné et spécialisé, la capacité de ses docks, magasins et entrepôts, l'étendue de ses terre-pleins et ses moyens de dégagement dans l'intérieur sont des facteurs importants pour son développement économique.

Bordeaux est, comme nous l'avons vu, un port en rivière, situé sur la Garonne, à près de 100 kilomètres de la pleine mer; aussi a-t-il les avantages et les inconvénients de tels ports.

Le principal avantage d'un port fluvial est qu'il va pour ainsi dire au-devant du trafic de la région qu'il dessert. Il la fait ainsi bénéficier du bon marché des transports maritimes par rapport aux transports par voie de terre. Il est un centre d'où rayonnent bien plus facilement en tous sens les voies de communication terrestre ou fluviale qui lui apportent les richesses produites par l'arrière-pays et qui y distribuent à meilleur compte les produits exotiques dont sont chargés les navires venant d'outre-mer.

Ceux-ci ont donc tout avantage à dépenser quelques tonnes supplémentaires de charbon pour venir se débarrasser de leur cargaison et remplir leurs cales de marchandises au cœur même du pays au lieu de s'arrêter dans un port côtier toujours excentrique et souvent mal relié avec la contrée dont il devrait être l'exécutoire.

Si la possibilité de mieux remplir son rôle régional est la principale supériorité du port en rivière, elle n'est pas la seule.

Les navires peuvent aussi y être déchargés ou chargés

(1) Cf. Paul de Rousiers, *Les grands ports de France, leur rôle économique*, 1909; Georges Clavel, ingénieur en chef des ponts et chaussées, *Le port de Bordeaux et son avenir*, 1916, et *Le port de Bordeaux en 1918; Le port de Bordeaux*, notice publiée en 1921 par les soins de la chambre de commerce.

beaucoup plus rapidement, grâce à l'emploi de chalands qui viennent se placer au flanc du navire amarré à quai, chalands que l'on garnit ou que l'on vide par les moyens du bord, tandis que les grues opèrent depuis la terre ferme sur le côté du navire qui y est accolé.

De même lorsque le bateau est ancré au milieu du port, en attendant une place à quai, on peut commencer son déchargement grâce aux chalands qui viennent se placer à bâbord et à tribord. Ces bateaux à fond plat peuvent ensuite remonter le fleuve sans autre manutention.

Dans les ports côtiers, leur emploi est au contraire le plus souvent impossible à cause de l'agitation de la mer produite par les vagues et la marée.

De plus, les rives du fleuve permettent généralement, lorsque le besoin s'en fait sentir, un allongement des quais presque indéfini du port en rivière, tandis que l'agrandissement du port littoral, situé sur une presqu'île, une anse ou une lagune d'une étendue le plus souvent restreinte, est parfois impossible et toujours onéreux.

Il faut gagner la place nécessaire à grands frais sur la mer par la construction de gigantesques jetées ou sur les terrains environnants, quand c'est possible, en y creusant de nouveaux bassins, parfois après avoir exproprié des quartiers entiers de la ville. Le manque de terre-pleins nécessaires en arrière des quais, pour permettre le dépôt en plein air des marchandises non périssables et la construction de magasins, docks et entrepôts destinés à protéger celles susceptibles de se détériorer, se fait aussi vivement sentir dans cette catégorie de ports.

Les travaux décidés ou en cours d'exécution pour les ports côtiers du Havre ou de Marseille sont une illustration saisissante de ces inconvénients :

Pour Le Havre, les lois des 11 février 1909 et 18 avril 1919 ont décidé l'emprise sur la mer d'une surface de 285 hectares, abritée par les digues d'un développement de 4.400 mètres, la construction de 2.000 mètres de quais à l'intérieur de cette enceinte, l'élargissement et l'approfondissement du canal de Tancarville entre le bassin Vétillard et le pont 8, la construction sur la rive sud de deux darses pour navires et celle

d'un grand bassin à flot devant faire suite au bassin de marée au moyen d'une emprise sur la baie de Seine.

Quant à Marseille, où les possibilités d'amélioration sont encore plus restreintes, il a fallu envisager, par une loi d'octobre 1919, outre la construction d'un dernier bassin, le « bassin Mirabeau », par l'exécution de digues en enrochement avec emprise sur la mer, l'aménagement progressif du port de Bouc et des étangs de Caronte et de Berre à une quarantaine de kilomètres de Marseille, comme annexes du port. On ne peut qu'être frappé des avantages techniques des ports en rivière, quand on compare ces travaux gigantesques à la facilité avec laquelle le port de Bordeaux a pu être agrandi pendant la guerre de plus de 2.500 mètres de quais nouveaux et de terre-pleins pratiquement illimités, par la construction des appontements de Bassens, sur la rive droite du fleuve, en aval et dans le prolongement immédiatement du port de Bordeaux proprement dit.

Ils ont encore sur les ports côtiers une autre supériorité, déjà considérable à l'heure actuelle, mais qui tend à devenir de plus en plus importante à l'avenir, c'est la présence dans leurs environs immédiats de vastes terrains disponibles qui permettent le développement progressif des industries et leur liaison facile avec le port proprement dit.

Il suffit d'examiner la situation industrielle des grands ports français pour se rendre compte des avantages des ports fluviaux à ce point de vue : parmi nos grands ports côtiers, Dunkerque vit surtout de l'activité de sa fonction régionale, Le Havre de sa fonction commerciale, seul Marseille, qui a toujours maintenu sa suprématie sur tous les autres ports français, a pu développer activement sa fonction industrielle, mais ce n'est pas sans difficultés, et à l'heure actuelle, le problème capital est pour les Marseillais de fournir à l'industrie qui étouffe dans leur ville les terrains indispensables à sa vitalité.

C'est qu'en effet, elle est massée aux alentours immédiats du port et est entourée d'une ceinture de collines rocheuses; aussi ne trouve-t-on de terrains industriels que sur des plateaux situés souvent à 50 mètres d'altitude au-dessus du niveau de la mer. Les industries n'ayant pu, en général, être

reliées au port par voies ferrées, leurs relations avec lui sont assurées seulement par un camionnage coûteux et peu pratique qui pèse lourdement sur le prix de revient des produits de leur fabrication (1). C'est un grave danger que les Marseillais ont compris, mais qu'ils n'ont pu conjurer pour l'avenir qu'au prix du déplacement de l'activité industrielle de la ville au profit de vastes terrains entourant les étangs de Caronte et de Berre, situés, nous l'avons déjà dit, à une quarantaine de kilomètres de la grande cité phocéenne.

Si nous passons maintenant à nos trois grands ports en rivière, Rouen, Nantes et Bordeaux, nous voyons que tous trois peuvent développer librement leur fonction industrielle grâce aux emplacements favorables situés dans le voisinage immédiat des rives du fleuve qui les baigne. Du fait de l'extension possible du port par la création successive de quais en dehors, mais à proximité de l'agglomération urbaine, les nouvelles usines qui y seront montées ne verront leur prix de revient grevé ni par l'amortissement d'un capital considérable, utilisé sans profit à l'achat des terrains déjà bâtis, ni par le coût élevé des moyens de communication qui les relieront avec le port.

Bordeaux est à ce point de vue particulièrement favorisé : après avoir vu se couvrir d'usines la plaine qui s'étend sur la rive droite de la Garonne, entre les appontements de Queyries et les collines de Lormont, Cenon et Floirac, Bordeaux a vu ses perspectives de développement industriel s'accroître considérablement grâce à la construction des appontements de Bassens et à l'étendue considérable de terrains non bâtis qui les environnent.

De plus, le chemin de fer de ceinture récemment livré à l'exploitation commerciale relie les bassins à flot aux gares du Médoc et du Midi en contournant le sud de l'agglomération bordelaise et permet maintenant aux usines de se monter sur la rive gauche du fleuve sans être handicapées par de gros frais de camionnage. Un mouvement se dessine déjà en ce sens, mouvement qui s'accentuera encore dans l'avenir lorsque seront creusés le canal de Grattequina et les nouvelles

(1) Cf. Paul de Rousiers, *op. cit.*, p. 241 et suiv.

darses prévues par la loi du 15 juillet 1910. Ce canal de 7 kilomètres de longueur environ et devant déboucher à l'aval, en Garonne, au delà des seuils de Bacalan et de Carlette, permettra l'entrée par les plus faibles marées dans ces darses et dans les bassins actuels, des navires de 8^m50 de tirant d'eau, alors que les écluses de ces bassins ne peuvent donner accès, suivant les marées, qu'à ceux de 6 à 7^m50 de tirant d'eau. La largeur du nouveau canal est prévue pour que puissent être établis sur ses berges des quais, estacades ou appontements accostables qui desserviront les industries dont la création dans la plaine environnante est déjà envisagée, comme le prouve la plus-value énorme des terrains.

Nous venons d'indiquer les principaux avantages qui présentent les ports en rivière en général et celui de Bordeaux en particulier; mais la meilleure preuve de leur supériorité sur les ports côtiers est la place qu'ils occupent dans la répartition du trafic mondial. En effet, si nous examinons les statistiques de 1912, dernière année dont elles ont été publiées dans tous les pays, nous remarquons que les quatre plus grands ports du monde étaient les suivants :

1° Hambourg, sur l'Elbe, avec 13.797 tonneaux à l'entrée;

2° Londres, sur la Tamise, avec 12.986 tonneaux à l'entrée;

3° Rotterdam, sur un des bras de l'embouchure de la Meuse et du Rhin, avec 12.179 tonneaux à l'entrée;

4° Anvers, sur l'Escaut, avec 11.987 tonneaux à l'entrée.

Un autre exemple frappant des avantages de la situation de ces ports peut être tiré de l'augmentation de trafic de Rouen; bien que situé sur la Seine, à 105 kilomètres de la mer, ce port a progressé plus rapidement que celui du Havre placé cependant à l'embouchure même du fleuve.

Comparons, en effet, leur mouvement maritime commercial total (grande navigation et cabotage), c'est-à-dire le poids des marchandises chargées et déchargées par des navires de mer en 1907 et en 1913, nous trouvons les chiffres suivants, en tonnes de 1.000 kilos :

Le Havre,	1907.. ...	3.818.769 tonnes;
»	1913.....	4.433.836 tonnes;

soit une augmentation de 16 p. 100 en sept ans.

Rouen, 1907..... 3.850.030 tonnes;
» 1913..... 5.761.142 tonnes;

soit une augmentation de 49 p. 100 en sept ans.

Mais si les ports fluviaux présentent bien des avantages, ils ont aussi quelques inconvénients et Bordeaux ne fait pas exception à la règle commune.

Ils ont d'abord un défaut grave, qui s'est révélé au cours de la deuxième moitié du XIXe siècle : leur accès difficile pour les grands navires modernes en raison du manque de profondeur des fleuves qui les desservent. Aucun de nos trois grands ports en rivière, Rouen, Nantes et Bordeaux, n'a échappé à cette servitude et de grands travaux ont dû être entrepris pour les remettre ou les maintenir en communication avec la mer. C'est qu'en effet la substitution vers 1860 de l'emploi de l'acier à celui du bois dans la construction maritime a permis d'augmenter considérablement les dimensions et particulièrement le tirant d'eau des navires. C'est ainsi qu'un bateau de 63m20 de longueur, 10m45 de largeur et 5 mètres de creux, calant environ 1.650 tonneaux, qui, vers 1850, paraissait colossal, n'est plus qu'un pygmée à côté des gigantesques paquebots modernes.

Le *Lusitania*, lancé en 1907 et coulé au cours de la guerre par un sous-marin allemand, avait une longueur de 232 mètres, une largeur de 26m80, un creux de 11m50 et jaugeait 32.500 tonneaux.

Le *Paris*, qui a été mis en service cette année par la Compagnie Générale Transatlantique, a 234 mètres de longueur, 26 mètres de largeur, une jauge d'eau de 33.500 tonnes et un creux sur quille de 18 mètres. Il peut embarquer 3.903 personnes dont 664 hommes d'équipage.

On comprend que, devant une progression aussi rapide, les ports se soient trouvés insuffisants pour permettre l'entrée et l'évolution de pareils mastodontes et que les ports en rivière aient été particulièrement handicapés à ce point de vue. C'est qu'en effet, en dehors de la profondeur du port lui-même, il faut de plus tenir compte pour eux des chenaux en rivière, longs parfois de 100 kilomètres, qui les mettent en communication avec la mer. Or, le lit du fleuve qui les dessert s'est

trouvé presque toujours trop relevé pour permettre le passage des grands navires modernes, alors qu'il était jadis largement suffisant. Il a fallu, dans presque tous les cas, prévoir et exécuter de longs et coûteux travaux pour l'abaisser à un niveau tel qu'il permette l'accès du port aux navires, sinon les plus grands, du moins à ceux de dimensions moyennes.

C'est grâce à un endiguement de la Seine commencé depuis 1848 qu'on est arrivé, avant la guerre, à faire rentrer dans le port de Rouen, normalement, des navires de 6^m50 de tirant d'eau et exceptionnellement de 7^m50.

Le port de Nantes, menacé, pendant la deuxième moitié du XIX^e siècle, de perdre son rôle de port maritime, fut sauvé par la construction du canal maritime de la Basse-Loire. Cet ouvrage, terminé en 1892, permet aux navires de 6 mètres et même de 7 mètres de tirant d'eau de venir se ranger le long de ses quais. La loi du 24 décembre 1903 prévoit l'approfondissement du fleuve à 8 mètres jusqu'à Nantes. Ces importants travaux se poursuivent avec rapidité sous l'impulsion et avec le concours pécuniaire de la Chambre de commerce et du Conseil municipal; ils permettront à bref délai l'accès des navires calant de 7 mètres à 7^m50.

Le port de Bordeaux a souffert lui aussi de l'augmentation subite et rapide des dimensions des navires qui s'est produite depuis 1860 et plusieurs lignes régulières de navigation abandonnèrent Bordeaux pour d'autres ports plus favorisés au point de vue des facilités d'accès.

La première solution du problème qui fut envisagée et réalisée pendant la première décade du XX^e siècle fut la création à Pauillac-Trompeloup, à 50 kilomètres de Bordeaux et à 40 kilomètres de l'embouchure de la Gironde, d'appontements accessibles dans les conditions les plus défavorables aux navires calant 8^m50 et permettant aux grands paquebots des lignes postales, qui ne pouvaient plus monter en charge jusqu'au port, d'alléger ou de compléter leur chargement et d'opérer le transbordement des passagers et de leurs bagages avant de remonter jusqu'à Bordeaux.

Sans méconnaître les services qu'ont rendus et que pourront encore rendre dans l'avenir les appontements de Pauillac,

on peut dire que leur création n'a pas été une heureuse et définitive solution du problème.

En effet, les marchandises débarquées ou embarquées à Pauillac sont grevées de frais considérables par rapport à celles transportées jusqu'à Bordeaux par voie d'eau.

Avant la guerre, du temps où les transports par voie ferrée étaient relativement bon marché, elles supportaient déjà un supplément de 3 francs par tonne pour le trajet Pauillac-Bordeaux et de 4 francs par tonne si elles étaient en provenance ou à destination des gares d'Orléans ou du Midi. Or, à cette époque, le coût du transport d'une tonne de marchandise par vapeur était de 10 à 15 centimes pour une distance de 100 kilomètres égale à celle séparant l'entrée de la Gironde et Bordeaux.

Les frais supplémentaires de transport qui grevaient les marchandises débarquées ou embarquées à Pauillac s'augmentaient de ceux de manutention, plus élevés sur les appontements annexes relativement mal outillés que dans un grand port et une grande ville comme Bordeaux où la main-d'œuvre et les engins de manutention sont abondants. Ajoutez à cela les frais de camionnage de la gare du Médoc à celles des grands réseaux desservant Bordeaux, auxquelles elle n'était pas encore reliée, le retard que causait aux grands navires cet allègement obligatoire à Pauillac, et vous aurez le bilan des inconvénients des appontements de Pauillac. On a calculé que le navire n'ayant à destination de Bordeaux que le cinquième ou le sixième de sa cargaison, avait, dès avant la guerre, intérêt à ne pas s'arrêter en route et à monter jusqu'à ce port si son tirant d'eau le lui permettait.

Or, depuis 1913, la proportion d'augmentation du prix des transports par voie d'eau est loin d'atteindre celle des transports par voie ferrée, aussi l'économie réalisée par les chargeurs en débarquant ou en embarquant leurs marchandises à Bordeaux même n'a fait qu'augmenter. Mais la question est justement de savoir si le port de Bordeaux est ou peut être rendu accessible aux grands navires modernes, du moins à ceux de dimensions normales.

Les résultats très appréciables et les améliorations permanentes déjà acquises soit par des dragages, soit par des tra-

vaux de fixation et de modification du lit du fleuve, travaux menés depuis quelques années de main de maître, permettent de répondre hardiment à cette question par l'affirmative.

Du Verdon à Bordeaux, l'état actuel du chenal permet, dans les conditions de marée les plus défavorables, la montée d'une seule traite de navires calant 7m50 et, par les marées ordinaires, de navires de 8m20 à 8m40 de tirant d'eau. Les travaux en cours pour l'approfondissement du chenal augmenteront encore de 1 mètre les calaisons ci-dessus.

L'avenir est ainsi pleinement sauvegardé et le port de Bordeaux pourra recevoir en temps opportun des navires de 12.000, 15.000 et 20.000 tonnes.

Déjà, du reste, des navires jaugeant brut de 15.000 à 16.000 tonnes, tels que les paquebots de luxe de la Compagnie de navigation Sud-Atlantique, le *Lutetia* et le *Massilia*, assurent un service postal régulier entre Bordeaux et l'Amérique du Sud, et Bordeaux a été, pendant toute la guerre, la tête de ligne des services postaux de la France sur New-York, momentanément déplacés du Havre.

Le balisage des passes de l'entrée de la Gironde et du chenal de la Garonne, permettant l'accès du port de Bordeaux, peut être donné comme modèle et contribue aussi pour une large part à la facilité et à la sécurité de la navigation.

Il y a cependant encore un point noir à faire disparaître : la partie du port de Bordeaux constituée par les deux bassins à flot n'est encore accessible, en raison de la défectuosité des écluses qui y donnent entrée, qu'à des navires de 146 mètres de longueur et de 6 mètres à 7m50 de calaison, suivant la marée.

La Chambre de commerce de Bordeaux, qui depuis longtemps se préoccupait de cette situation, a fait introduire dans le projet d'ensemble des améliorations et extensions du port de Bordeaux, consacré par la loi du 15 juillet 1910, le principe de la construction d'un canal, dit de Grattequina. Ce canal long de 7 kilomètres environ, débouchera en Garonne, dans la fosse du même nom, par une écluse de dimensions appropriées, et permettra l'accès des bassins actuels et de cinq darses nouvelles aux navires de 8m50 de tirant d'eau, et ce, par les plus faibles marées de morte eau.

Ces travaux considérables n'ont pu encore être entrepris en raison de la guerre, mais l'expropriation des terrains nécessaires à leur exécution est chose faite à l'heure actuelle.

Après avoir examiné l'inconvénient principal des ports en rivière, qui consiste dans le manque de profondeur des fleuves, les mettant en communication avec la mer, eu égard aux dimensions des grands navires modernes et la façon dont on y a remédié à Bordeaux, nous allons indiquer un autre de leurs défauts, qui, pour être moins grave, n'en est pas moins commun à tous : c'est leur inaptitude à devenir des ports d'escale où les grands paquebots rapides peuvent venir faire la « cueillette » des passagers, de leurs bagages, des colis postaux et autres marchandises de valeur. En effet, même en admettant que la profondeur du fleuve permette à ces navires de monter jusqu'au port, ils s'en abstiennent à cause des pertes de temps qu'entraîne pour eux un trajet supplémentaire de parfois plus de 200 kilomètres, trajet qu'ils sont obligés de faire coïncider avec les heures de la marée et d'effectuer à vitesse réduite en raison des dangers de la navigation en rivière.

L'attente d'un poste à quai dans un port souvent encombré est aussi une sujétion qu'ils ne peuvent s'imposer. Si l'on considère l'énorme capital qu'ils représentent, capital qu'il est nécessaire de rémunérer et d'amortir, les frais généraux journaliers qu'il faut aussi payer, on s'aperçoit que le bénéfice que pourrait leur procurer l'embarquement de quelques passagers et colis de valeur serait loin de compenser les frais supplémentaires qui résulteraient pour eux de leur montée en rivière.

Les ports côtiers en eau profonde, tels que Le Havre, Cherbourg et La Pallice en France, Vigo en Espagne, et Lisbonne en Portugal, pour ne citer que les plus proches de Bordeaux, ports dans lesquels on entre et desquels on sort facilement à toute heure de marée, avec des navires d'un fort tirant d'eau, sont au contraire éminemment favorables à ce genre de trafic, qu'il faut se garder de considérer comme négligeable. C'est qu'en effet, la fréquence et la régularité des départs pour les destinations les plus diverses, résultant de l'escale dans de tels ports de navires de toutes les nationalités,

y attirent les voyageurs et les marchandises de luxe de fort loin et contribuent à étendre la zone d'influence et l'importance de ces ports.

Ainsi Lisbonne, grâce à son port facilement accessible aux paquebots transatlantiques et à ses relations vers l'intérieur par des chemins de fer pourvus de trains rapides, détourne de Bordeaux un bon nombre de passagers en provenance ou à destination de l'Amérique du Sud. Cette situation menace de s'aggraver encore du fait que l'Espagne installe actuellement à Vigo un port d'escale muni de tous les perfectionnements modernes. On objecterait à tort que le trafic des voyageurs n'a qu'une importance restreinte dans le mouvement d'un grand port, car le trafic attire le trafic et tous les éléments de celui d'un grand port sont solidaires entre eux. Les relations d'affaires ne se nouent et ne se perpétuent qu'entre gens qui se connaissent, et si les Sud-Américains ne débarquent plus à Bordeaux lorsqu'ils viennent en Europe, parce qu'ils trouvent ailleurs des commodités plus grandes, d'abord, bien entendu, les hôteliers et les marchands locaux ne devront plus compter sur les bénéfices que leur procurent actuellement leur séjour et leurs achats personnels, mais, ce qui est bien plus grave, ces étrangers, connaissant mal les industriels et commerçants exportateurs de notre région, perdront l'habitude de leur passer des commandes, et ce sera une perte sensible pour eux et les armateurs bordelais.

De plus, les marchandises de valeur, capables par cela même de supporter d'assez longs transports par voie ferrée, sont attirées vers les ports d'escale qui leur offrent des possibilités d'expéditions régulières et rapides, au détriment de ceux moins favorisés, à ce point de vue, par leur position géographique. C'est ainsi que même des produits bordelais sont déjà détournés sur La Pallice et vers des ports beaucoup plus septentrionaux en raison des conditions d'expédition plus favorables qu'ils y rencontrent.

Les usagers des grands ports fluviaux ont bien senti que cette infériorité, quant à la navigation d'escale, était dangereuse, et ils ont cherché à y remédier. Et, comme les mêmes causes entraînent les mêmes effets, ils se sont intéressés à peu près partout à la création d'une annexe ou station d'es-

cale située à l'embouchure même du fleuve qui dessert leur port.

Aussi, dans la partie inférieure de presque tous les grands fleuves se sont installés deux ports se complétant mutuellement, l'un étant situé à leur embouchure et l'autre en amont à la limite de la navigation maritime.

Il est facile de confirmer cette constatation par quelques exemples typiques choisis parmi bien d'autres : Cuxhaven et Hambourg sur l'Elbe, Bremerhafen et Brême sur la Weser, Flessingue, Zeebrugge et Anvers sur l'Escaut et les canaux avec lesquels il est en communication, Greenock et Glasgow sur la Clyde. Le Havre et Rouen sur la Seine, Saint-Nazaire et Nantes sur la Loire sont ce qu'on a convenu d'appeler des « ports conjugués ».

Les Bordelais ont senti eux aussi l'infériorité de leur port au point de vue de la navigation d'escale et ont cherché à remédier à cette lacune qui écartait de lui certains éléments de trafic.

Ce désir fut une des raisons qui provoquèrent, il y a une vingtaine d'années, la construction des appontements annexes de Pauillac, situés, nous l'avons déjà vu, à une distance à peu près égale de Bordeaux et de la mer ; mais le résultat a été loin de répondre à l'attente, car les quelques 50 kilomètres qui séparent Pauillac de l'embouchure de la Gironde empêchent les paquebots d'y venir faire escale ; du reste, les appontements de Pauillac-Trompeloup ne sont actuellement accessibles, par marée de morte eau ordinaire, qu'à des navires calant $8^{m}50$ et, en admettant même qu'on puisse y faire accéder des bateaux calant 10 mètres, comme il a été prévu dans le programme de 1910, ce sera encore insuffisant pour les grands paquebots actuels qui calent déjà 12 et 13 mètres et ce le sera encore plus dans l'avenir.

Parmi les principales compagnies de navigation qui y avaient installé des têtes de lignes ou des escales, les unes, comme la Compagnie Générale Transatlantique, la Compagnie des Chargeurs Réunis, la Compagnie Havraise Péninsulaire, ont transporté leurs têtes de lignes à Bordeaux à la suite de l'approfondissement du chenal entre Pauillac et Bordeaux, tandis que les autres, par exemple la Pacific

Steam Navigation C°, ont trouvé plus pratique et moins onéreux d'abandonner les ports de la Gironde et de faire une courte escale dans des ports géographiquement plus favorisés, tels que La Pallice et Lisbonne.

Les Bordelais, désirant conquérir la clientèle des grands paquebots de vitesse et maintenir leurs relations traditionnelles avec les Antilles, l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud, durent rechercher une solution meilleure du problème. C'est alors qu'ils songèrent à utiliser la rade naturelle du Verdon, située dans l'estuaire de la Gironde en eau profonde (15 mètres sous basse mer), à 3 kilomètres de l'Océan et cependant parfaitement abritée du gros temps par la Pointe-de-Grave.

Sur leur demande, le programme général d'amélioration et d'extension du port de Bordeaux qui fait l'objet de la loi du 15 juillet 1910, complétée sur ce point spécial par la loi du 21 avril 1914, a prévu la création d'une station d'escale dans cette rade, qui semble prédestinée à la recevoir.

Nous ne saurions mieux donner une idée générale de l'économie du projet qu'en citant une partie du rapport présenté à la Chambre des députés par M. Chaumet, au nom de la Commission des travaux publics, des chemins de fer et voies de communications de la Chambre des députés avant le vote de la loi du 21 avril 1914 :

« Le projet comprend essentiellement un môle pourvu d'un quai accostable sur deux faces, relié par une passerelle à la pointe de la Chambrette.

» Les installations du môle comprendront tous les aménagements et outillages nécessaires pour l'embarquement et le débarquement rapide et au besoin pour le stationnement des voyageurs ou l'emmagasinage des marchandises : voies ferrées, grues électriques, hangars à marchandises, gare de voyageurs avec salles d'attente, salles pour les services de la douane et de santé, buffets, services séparés d'émigrants, passerelles mobiles pour l'embarquement commode des voyageurs en tout état de marée, éclairage et manutention électriques.

» Les trains transatlantiques de voyageurs et marchandises viendront sur le môle, au droit des postes occupés par les

navires, dans des conditions assurant un abri aux voyageurs jusqu'à l'embarquement même ou à partir du débarquement et amenant les marchandises sous les engins mobiles destinés à leur manutention. Ces trains seront partis de Bordeaux-Saint-Louis ou Saint-Jean, gare commune aux réseaux du Midi et de l'Orléans, ou aboutiront à ces gares en empruntant le chemin de fer de ceinture.

» De la sorte, la station d'escale sera mise en communication rapide avec Bordeaux et les au delà, en particulier avec Paris et le centre de l'Europe.

» Les dépenses sont évaluées à 24 millions. La Chambre de commerce de Bordeaux n'a demandé aucun concours financier à l'État et poursuit la réalisation de l'entreprise en qualité de concessionnaire au moyen des seules ressources tirées des péages locaux et de subventions accordées par le département de la Gironde et par les Compagnies de chemins de fer du Midi et d'Orléans qui, directement intéressées, ont consenti à concourir dans les dépenses. »

La guerre survint au moment où la Chambre de commerce de Bordeaux allait mettre en concurrence les maisons susceptibles de se charger d'une entreprise d'aussi vaste envergure ; elle abandonna provisoirement l'affaire, mais elle la reprit en 1916 et un projet fut retenu. Dès ce moment, on s'aperçut que les conditions financières de réalisation du projet avaient été complètement modifiées du fait des circonstances économiques créées par la guerre.

Les subventions de 1.500.000 francs promises par chacune des Compagnies de chemins de fer d'Orléans et du Midi étaient déjà notoirement insuffisantes et elles le sont devenues bien plus encore à l'heure actuelle du fait de l'augmentation du prix de toutes choses, principalement de la main-d'œuvre et des matériaux de construction.

Mais ces compagnies, entrant dans une voie nouvelle en France, quoique déjà pratiquée depuis longtemps par certaines compagnies de chemins de fer de l'étranger, particulièrement de l'Angleterre, acceptèrent de s'associer à la Chambre de commerce de Bordeaux pour tout ce qui concerne l'établissement et l'exploitation de la station d'escale du Verdon.

Cependant en raison du régime financier auquel elles sont soumises, elles ne peuvent être autorisées à imputer à leur compte de premier établissement la part de dépenses en capital qui leur incombe et à leur compte d'exploitation leur part des excédents ou des insuffisances des recettes du nouvel établissement maritime, sans une intervention du législateur.

Le Conseil supérieur des travaux publics ayant soulevé récemment quelques objections relatives à la participation financière des compagnies de chemins de fer, l'État a décidé de prendre à son compte une partie de la part contributive des compagnies (1).

Le projet de loi définitif a été déposé par le gouvernement au Parlement dans le début de l'année 1921 et est actuellement à la veille d'être voté.

Dès que cette dernière formalité sera accomplie, les travaux pourront être vigoureusement poussés et l'on espère qu'en 1923 les grands longs courriers pourront embarquer et débarquer au Verdon les passagers et leurs bagages ainsi que les colis postaux et autres marchandises de valeur.

Bordeaux a raison de se hâter s'il ne veut pas voir les passagers des Antilles, du Centre Amérique, de la Côte occidentale (*via* Panama) et de la Côte orientale de l'Amérique du Sud l'abandonner au profit de ports étrangers qui leur offrent des aménagements d'embarquement et de transport plus confortables et plus rapides.

Nous avons vu que Lisbonne a déjà réussi à en détourner une partie à son profit; Vigo, à l'amélioration duquel l'Espagne consacre de grosses sommes, va tenter le même effort, tandis que les États-Unis, grâce aux plus beaux paquebots allemands conservés jalousement par eux, ont établi des services rapides et confortables entre les ports Sud-Atlantique et New-York et comptent drainer par cette voie les voyageurs à destination de l'Europe.

Cavcant consules.

---

(1) Cf. Brune (Daniel), *Le Verdon, avant-port de Bordeaux*, Journal *Radio Midi*, n° du 15 avril 1922.

Le port de Bordeaux ne pouvait espérer tirer un bénéfice certain de la station d'escale du Verdon que si, grâce à elle, les passagers, qu'on comptait y attirer, étaient assurés de communications directes par voie ferrée avec Paris, avec les stations thermales des Pyrénées et du Massif Central avec la Suisse, l'Italie et leurs au delà. Il était donc indispensable de relier la ligne de la Pointe-de-Grave à Bordeaux-Saint-Louis avec les grands réseaux français. Ce fut l'une des deux raisons qui firent prévoir, dans la loi de 1910 sur l'extension du port de Bordeaux, la construction d'un chemin de fer de ceinture contournant le sud de la ville et destiné à assurer cette liaison. Cette nouvelle voie ferrée devait aussi avoir pour résultat de faciliter grandement celle des bassins à flot et de tous les quais de la rive gauche avec la rive droite de la Garonne.

Et cela nous amène à indiquer une dernière cause d'infériorité commune à tous les ports en rivière, mais particulièrement sensible à Bordeaux : la difficulté des communications entre les deux rives du fleuve. En effet, le premier pont fixe marque généralement sur une rivière la limite de la navigation maritime et les ponts mobiles (ponts tournants ou à transbordeur) constituent pour elle une gêne sérieuse. Aussi les ports en rivière sont-ils dans l'obligation de limiter ces moyens de communication au strict minimum, malgré des inconvénients graves que présente leur pénurie, surtout lorsque la ville est à cheval sur les deux rives du fleuve. Or, tel est le cas de Bordeaux qui, bâtie sur la rive gauche de la Garonne, s'est considérablement agrandie sur la rive droite à partir de 1885 du fait de la création de nombreuses industries dans la plaine de Queyries et de l'extension considérable du quartier ouvrier de La Bastide.

Le pont de pierre, qui a été achevé en 1822, fait communiquer les deux rives du fleuve, mais marque aussi la limite de la navigation maritime. Sa construction a réduit toute la partie du port située en amont, jadis très fréquentée par les navires morutiers, à la condition d'arrière-port réservé à la batellerie. On y manutentionne actuellement les bois du Nord, les céréales et farines, les fruits et primeurs et les matériaux encombrants, fers et pierres, etc. Les gabarres et

chalands-citernes viennent y débarquer les morues et les pétroles destinés respectivement aux sécheries de morues et à la raffinerie de pétrole qui se sont installées à Bègles, faubourg de Bordeaux. Une passerelle métallique, construite en 1858-1861, un peu plus en amont que le pont de pierre, sert à raccorder les réseaux du Midi, de l'Orléans et de l'État. La construction de ce pont métallique s'imposait d'autant plus qu'à cette époque le port de Bordeaux avait tous ses quais sur la rive gauche et qu'il n'avait aucune communication directe par voie ferrée avec les régions situées au nord de la Garonne ; aussi les marchandises à destination ou en provenance de ces régions, qui y étaient débarquées ou embarquées, étaient-elles grevées de frais de manutention et de camionnage très coûteux entre le port et les gares de l'Orléans et de l'État, toutes deux situées sur la rive droite du fleuve.

Cette situation s'est actuellement beaucoup améliorée ; en effet, les appontements de Queyries, et tout dernièrement ceux de Bassens, ont été créés sur la rive droite du fleuve et sont en liaison directe avec le réseau de l'Orléans.

La partie principale du port, située sur la rive gauche du fleuve, était, jusqu'à ces derniers temps, assez mal reliée aux grands réseaux par l'intermédiaire de la voie des quais, sur laquelle la circulation des trains ne peut guère être régulièrement assurée que la nuit, à cause de la gêne considérable qu'elle entraîne pendant le jour pour les manutentions et les camionnages. La construction récente du chemin de fer de ceinture, dont nous avons déjà parlé, a mis fin à cette situation fâcheuse.

Cette nouvelle ligne ferrée à double voie relie les bassins à flot et la gare Saint-Louis à la gare Saint-Jean (gare du Midi) et, par l'intermédiaire de la passerelle, aux réseaux de l'Orléans et de l'État. La Compagnie du Midi projette du reste, à l'heure actuelle, le doublement de cette passerelle par l'établissement en amont d'un nouveau pont pour voies ferrées.

D'autre part, comme le pont de pierre était notoirement insuffisant pour assurer le passage des piétons et des véhicules d'une rive du fleuve à l'autre, la construction et l'exploitation d'un pont à transbordeur a été concédée à une société

privée. Ce nouveau pont, qui reliera le cours du Médoc au quai de Queyries, sans gêner sensiblement la navigation maritime, est appelé à rendre les plus grands services aux nombreuses usines qui se sont créées sur la rive droite du fleuve dans la plaine qui s'étend entre les appontements de Queyries et les coteaux de Lormont et de Cenon. Sa construction, commencée en 1912, a été retardée par la guerre. A l'heure actuelle, les deux pylones sont achevés ; il ne reste plus qu'à monter et mettre en place le tablier mobile.

Signalons enfin qu'une commission mixte, composée de délégués du Conseil général, du Conseil municipal et de la Chambre de commerce, étudie la création d'un nouveau moyen de communication continu entre les deux rives de la Garonne. Elle a écarté la construction d'un tunnel sous-fluvial en raison de son coût extrêmement élevé, qui serait disproportionné avec les services qu'on peut en attendre, et elle est en train de peser les avantages respectifs d'un projet de pont à travée mobile et d'un projet de pont flottant à travée ouvrante.

Nous pouvons donc conclure en disant que si le manque de moyens de communications entre les deux rives de la Garonne a été jadis un des points faibles du port de Bordeaux, la situation s'est déjà sensiblement améliorée et sera complètement satisfaisante dans quelques années.

Sans vouloir entrer dans le détail de l'outillage de manutention, du matériel de réparation, de remorquage et de sauvetage dont dispose actuellement le port de Bordeaux, nous pouvons dire qu'ils sont comparables à ceux existant dans les autres grands ports de France et de l'étranger et que la Chambre de commerce veille avec soin à ce qu'ils soient tenus à la hauteur de tous les progrès qui peuvent être réalisés par ailleurs. Il possède, surtout depuis la construction des appontements de Bassens, de terre-pleins pratiquement illimités, où l'on peut stocker en plein air les marchandises et matériaux qui ne craignent pas les intempéries.

On y trouve aussi des hangars, entrepôts et docks couverts d'une surface totale de 210.000 mètres carrés (dont 51.000 à Bassens) et plusieurs entrepôts frigorifiques destinés à recevoir les viandes congelées. Malgré leur étendue, ces abris

sont insuffisants en temps normal pour protéger toutes les marchandises périssables qui attendent sur quai leur tour d'embarquement ou le moment de leur expédition vers l'intérieur. Pour obvier à cet inconvénient, la Chambre de commerce et les grandes compagnies de navigation étudient un projet de construction de hangars-terrasses à deux étages avec jardins suspendus, semblables à ceux qui existent à Anvers et à New-York, qui permettraient de doubler la capacité des docks et magasins du port de Bordeaux. Le manque d'installations appropriées est aussi flagrant en ce qui concerne le service des passagers ; aussi le projet prévoit-il des gares à voyageurs permettant leur passage direct du paquebot dans le train et *vice versa,* ainsi que des salles d'attente et de visite des bagages par le service des douanes, munies de tout le confort moderne. Ce projet a été adressé en 1918 au ministre des Travaux publics en vue d'une étude plus approfondie de la question.

S'il y a une critique à faire au sujet de l'outillage du port de Bordeaux, c'est au sujet du manque d'engins de manutention pour les colis lourds dont souffrent quelques postes et qui a eu sa répercussion sur certains trafics comme le transit suisse. Il est, du reste, facile de remédier à cet inconvénient.

Cependant, on peut dire qu'au point de vue technique, Bordeaux peut, dès aujourd'hui, rivaliser avec les ports français et étrangers les mieux outillés et que les travaux qui sont décidés ou projetés permettent aux Bordelais d'envisager l'avenir de leur port en toute confiance.

SECTION II

APERÇUS SOMMAIRES SUR L'HISTOIRE DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU PORT DE BORDEAUX — SON RÔLE ÉCONOMIQUE ACTUEL

§ 1. — Le port de Bordeaux et son développement économique de son origine jusqu'à l'époque contemporaine (1).

Le port de Bordeaux, dont on peut aujourd'hui admirer depuis les coteaux de Lormont le magnifique développement sur près de 10 kilomètres, a eu des origines très modestes. Au lieu de s'étendre comme actuellement en forme de croissant sur les deux rives de la Garonne, qui fait une courbe juste à la hauteur de Bordeaux, il fut bâti à l'embouchure d'une jalle : la Devèze, qui jadis serpentait librement entre deux buttes : le Puy Saint-André et le Puy Paulin. Le port fut postérieurement compris dans l'enceinte fortifiée dont les Bordelais entourèrent leur ville après qu'elle eut été pillée par un raid barbare en 276.

Confiné dans cet espace resserré, mais bien abrité, le trafic maritime était déjà important pendant la période gallo-romaine.

A cette époque, Bordeaux était un centre d'affaires très actif, comprenant 60.000 habitants environ, en relations avec l'Espagne, le nord de la Gaule et la Bretagne (actuellement l'Angleterre), pays vers lesquels elle exportait déjà le vin, qui, de tout temps, a été un des principaux éléments de sa prospérité.

Après la première invasion barbare de 276, Bordeaux fut successivement envahie et pillée par les Wisigoths en 418, par les Arabes en 732, et par les Normands, en 844 ; aussi le commerce maritime languit-il jusqu'en 1152, date à laquelle Bordeaux et l'Aquitaine furent réunies à la couronne d'Angleterre. Pendant les trois siècles que dura la domination anglaise (1152-1453), le port de Bordeaux et le trafic maritime furent

---

(1) Cf. Camille Jullian, *Histoire de Bordeaux jusqu'en 1895*, Bordeaux, 1895 ; Raoul Blanchard, *Bordeaux*, dans la *Revue de géographie commerciale de Bordeaux*, juil.-déc. 1917.

extrêmement prospères, grâce au privilège accordé par le roi d'Angleterre pour les vins. Plus de 200 vaisseaux anglais y venaient annuellement chercher les vins et y importer des draps, des blés et des poissons salés. Bordeaux s'étendit de plus en plus, le port intérieur de la Devèze disparut au XIII^e^ siècle et fut remplacé par des quais sur la Garonne.

Mais lorsqu'après la bataille de Castillon, qui, en 1453, mit fin à la guerre de Cent Ans, Bordeaux et l'Aquitaine redevinrent des territoires français, la situation du port changea du tout au tout. C'est qu'en effet, d'une part, ses relations avec l'Angleterre devinrent plus difficiles, et, de l'autre, les rois de France considérèrent longtemps avec méfiance cette fière cité qui, sous la domination lointaine de l'Angleterre, avait pris des habitudes d'indépendance contraires à leurs tendances centralisatrices. Aussi faut-il arriver jusqu'au XVIII^e^ siècle pour y voir la prospérité renaître et le commerce maritime s'y développer, sous l'habile administration des intendants, de telle façon qu'en moins d'un siècle, Bordeaux devint le premier port de France et que le quart du commerce maritime de notre pays se faisait sur cette place. A l'exportation du vin était venu se joindre le commerce des denrées coloniales, qu'une flotte de plus de 300 navires allait chercher dans nos colonies, principalement aux « Iles », c'est-à-dire aux Antilles. La perte de la plupart de ces colonies à la fin du XVIII^e^ siècle entraîna dans le commerce bordelais une crise qui ne cessa qu'en 1860 avec l'introduction du libre-échange. Une ère de prospérité comparable à celle du XVIII^e^ siècle semblait s'ouvrir pour Bordeaux.

Le protectionnisme de la loi de 1892 a arrêté cet essor et il est une des causes du grand marasme qu'a subi le port de Bordeaux pendant les dernières années du XIX^e^ siècle.

§ 2. — Généralités sur le rôle économique actuel du port de Bordeaux.

a) *Sa place parmi les grands ports français.*

Pour mesurer l'importance d'un port, on distingue généralement trois éléments de leur trafic : le tonnage de jauge des navires entrés et sortis, le poids des marchandises chargées

ou déchargées, la valeur de ces marchandises. Selon les organismes maritimes, le rapport de ces trois éléments varie, mais ils n'ont pas un égal intérêt pour l'appréciation de l'importance d'un port déterminé.

Ainsi un port littoral en eau profonde, comme Cherbourg ou Boulogne, dans lequel les grands navires font simplement une escale rapide pour embarquer et débarquer des passagers et quelques colis légers, peut inscrire à son actif un tonnage de jauge considérable alors que le poids et la valeur des marchandises qui y sont manutentionnées sont pratiquement nuls.

Un port côtier, tel que Le Havre, servant de tête de ligne ou d'escale à un grand nombre de navires de fort tonnage, de point de départ et d'arrivée à de nombreux voyageurs, et centralisant le marché de marchandises chères, mais de faible poids, telles que le coton, le café, le cacao et le poivre, peut présenter des statistiques qui accusent un tonnage de jauge très important et une très forte valeur des marchandises manutentionnées annuellement, alors que leur poids total est relativement peu élevé.

Au contraire, les ports en rivière, où ne remontent que des navires devant y prendre ou y laisser la presque totalité de leur cargaison, navires dont le tonnage est limité par le peu de profondeur du fleuve, peuvent faire état du poids considérable des marchandises qui y sont embarquées ou débarquées, mais le tonnage de jauge total des navires qui les fréquentent est faible et le plus souvent il en est de même pour la valeur des marchandises.

C'est qu'en effet, la situation de ces ports se prête plus au développement de leur rôle régional ou industriel qu'au progrès de leur fonction commerciale ; or, l'arrière-pays, qu'ils desservent, leur demande principalement des denrées de première nécessité et les industries, qui sont installées dans les environs immédiats, reçoivent surtout d'eux des combustibles et des matières premières, marchandises lourdes, encombrantes et bon marché.

Toutes choses égales d'ailleurs, ce sont, du reste, ces cargaisons qui ont le plus d'intérêt à remonter par voie d'eau jusqu'à un port situé dans l'intérieur des terres, car ce sont

pour elles que le transport par voie ferrée et les manutentions multiples sont les plus onéreux.

C'est ainsi que Rouen, port en rivière, dont la fonction régionale est très développée grâce à la navigabilité de la Seine jusqu'à Paris, auquel il sert d'avant-port, et grâce aux voies ferrées qui rayonnent autour de lui dans toutes les directions, occupait, en 1913, le deuxième rang parmi les ports français si on les classait par le poids des marchandises importées et exportées, tandis qu'il ne venait qu'au cinquième si on considérait leur valeur et seulement au sixième si on comparait le tonnage de jauge des navires entrés et sortis.

Le port de Bordeaux, situé géographiquement dans les mêmes conditions que Rouen, a toujours joué un rôle régional important et sa fonction industrielle s'est développée d'une façon remarquable depuis une trentaine d'années.

Si nous examinons les statistiques de l'année 1913, nous constatons que lui aussi occupe un meilleur rang parmi les ports français, classés d'après le poids des marchandises qui y ont été exportées ou importées (3e rang), que si l'on considère leur valeur (4e rang) ou le tonnage des navires entrés et sortis (5e rang).

C'est qu'en effet, d'abord les navires ne peuvent se permettre de faire un détour de 200 kilomètres dans le golfe de Gascogne et autant en Gironde pour remonter jusqu'à Bordeaux, s'ils n'y déposent pas la majeure partie de leur cargaison ou s'ils n'y chargent pas un fret important, et cela est une des causes de la faiblesse du tonnage de jauge total des navires, par rapport au poids des marchandises manutentionnées.

De plus, si nous recherchons quels sont les éléments importants de son trafic, nous remarquons qu'ils consistent en marchandises lourdes, en général bon marché : charbons, poteaux de mines, céréales, produits chimiques *lato sensu*, graines oléagineuses, vins, etc..., et ceci nous explique le rang qu'il occupe quant à la valeur des cargaisons qui y sont embarquées et débarquées.

Si l'on considère le poids des marchandises manutentionnées, les ports en rivière sont donc favorisés ; or, des trois

éléments sur lesquels on peut se baser pour comparer l'importance respective de plusieurs ports, c'est actuellement le poids des marchandises qui est de beaucoup le plus intéressant. En effet, l'évolution des ports maritimes est étroitement liée à celle des transports maritimes, pour lesquels ils ont la même utilité que les gares pour les transports par voie ferrée. Or, parmi les transformations profondes qui se sont produites dans la navigation maritime au cours du siècle dernier, la plus caractéristique est sans contredit l'augmentation de la capacité des navires, qui s'est accrue d'une façon imprévue grâce à la substitution de l'acier au bois dans les constructions navales. L'augmentation de la capacité cubique des navires a amené une baisse sensible du fret et a permis le transport par voie de mer de marchandises de plus en plus lourdes, encombrantes et de faible valeur. Les armateurs des rapides navires modernes, aux cales de plus en plus vastes, ont besoin d'un fret lourd abondant, qui leur permette de compenser par la quantité le bon marché des transports maritimes et d'amortir ainsi les gros capitaux qu'ils ont engagés. Aussi les grands ports de commerce ont-ils dû s'outiller pour recevoir les plus puissants cargos et devenir des marchés de fret très importants ; or, ils n'ont pu trouver ce fret abondant et lourd que par le développement de leurs fonctions régionale et industrielle.

Seule une vaste région, jointe à une industrie locale puissante, est capable de fournir et d'absorber les cargaisons de cette nature. Ce n'est pas, en effet, malgré leur grande valeur, quelques sacs de café, de cacao, de poivre ou d'autres denrées coloniales qui peuvent constituer, dans de bonnes conditions, le chargement complet d'aussi grands navires. Nous avons déjà vu que les ports en rivière sont particulièrement bien placés pour développer leur rôle régional et industriel ; c'est donc eux qui répondent le mieux aux besoins de la navigation maritime moderne.

Comme le dit fort justement M. Paul de Rousiers (1) : « Alors que le tonnage des navires fréquentant un port est la mesure d'une activité de mouvement qui peut demeurer

(1) Cf. Paul de Rousiers, *op. cit.*, Introduction, p. XVII.

presque entièrement extérieure au pays, alors que la valeur des marchandises embarquées et débarquées préoccupe les négociants et marque le degré d'intensité des échanges commerciaux, la quantité de fret que fournit un port à l'entrée et à la sortie décide de son importance pour l'armement, spécialement pour l'armement national, et il semble normal de classer les ports de commerce d'après les besoins de l'industrie dont ils dépendent. »

Nous allons donc, pour montrer l'importance du port de Bordeaux dans l'économie nationale de la France, examiner les statistiques officielles en commençant par l'élément essentiel permettant de mesurer l'activité des ports : le poids des marchandises embarquées ou débarquées. Nous nous reporterons pour cela aux chiffres de 1913, dernière année qui puisse donner un aperçu de l'activité normale des ports français, car la guerre et la crise économique qui l'a suivie ont apporté dans le trafic des ports de telles modifications qu'on peut affirmer, sans crainte d'être démenti par les faits, que leur situation économique future, après disparition des éléments temporaires de perturbation, se rapprochera beaucoup plus de celle de l'année 1913 que de celle de la décade qui l'a suivie (1).

Poids des marchandises entrées et sorties en 1913 dans les principaux ports français, commerce extérieur (commerce général) et cabotage réunis (en tonnes de 1.000 kilos).

Marseille		9.515.503
Rouen		5.761.142
Bordeaux	4.671.809	
Pauillac	262.379	
		4.934.188
Le Havre		4.433.836
Dunkerque		3 698.951
Nantes		2.012.095
Saint-Nazaire		1.884.746
La Pallice	571.670	
La Rochelle	454.914	
		1.026.854

(1) Les statistiques qui vont suivre ont été recueillies soit dans le *Tableau du commerce de la navigation* pour l'année 1913, soit dans les documents statistiques publiés à la fin des *Extraits des procès-verbaux, lettres et mémoires de la Chambre de commerce de Bordeaux* paraissant annuellement.

Mouvement des navires dans les principaux ports français en 1913.

Ports.	Nombre de navires.	Tonnage de jauge net (tonneaux de jauge).
Marseille	17.558	21.254.361
Le Havre	13.407	11.108.709
Cherbourg	2.787	9.301.818
Boulogne	6.339	7.222.220
Bordeaux	19.980	6.647.440
Rouen	8.793	5.261.661
Dunkerque	4.581	5.139.501

Remarques. — 1° Dans le mouvement de Cherbourg sont compris 531 navires jaugeant 4.402.441 tonneaux qui ont fait seulement escale en rade pour prendre ou laisser des passagers; il en est de même dans celui de Boulogne pour 419 navires jaugeant 2.773.676 tonneaux.

2° Le nombre considérable de navires fréquentant le port de Bordeaux s'explique par l'activité du petit cabotage dans ce port : 11.520 navires jaugeant 1.110.651 tonneaux.

Valeurs en 1913 des marchandises importées et exportées (commerce général) par les principales douanes installées dans les ports maritimes français (en millions de francs).

Marseille	3.913,9
Le Havre	3.195,4
Dunkerque	1.159,3
Bordeaux	869,3
Rouen	595,2
Nantes	175,1
Saint-Nazaire	139,5
La Rochelle-La Pallice	132,0
Bayonne	52,4

b). *L'évolution du port de Bordeaux pendant la période contemporaine.*

L'évolution du port de Bordeaux pendant la période contemporaine nous est indiquée par les statistiques ci-après :

PORT DE BORDEAUX

Mouvement du tonnage de jauge net (en tonneaux).

Années.	Long cours et grande pêche.	Escale.	Cabotage.	Total.
1888.....	2.069.428	»	1.099.621	»
1889.....	2.073.687	»	1.046.644	»
1890.....	1.991.870	»	946.229	»
1891.....	1.870.533	»	881.156	»
1892.....	2.303.680	69.708	1.151.619	3.525.007
1893.....	2.342.979	78.256	2.245.607	3.666.842
1894.....	2.168.472	206.352	1.222.193	3.597.017
1895.....	1.816.268	221.901	1.415.483	3.453.652
1896.....	1.928.845	350.863	1.277.778	3.646.597
1897.....	1.995.353	463.539	1.187.705	3.646.597
1898.....	2.107.006	515.636	1.198.019	3.820.661
1899.....	2.051.567	436.774	1.288.207	3.776.548
1900.....	2.232.000	444.713	1.475.962	4.152.675
1901.....	2.117.161	433.857	1.341.532	3.892.550
1902.....	2.171.342	535.260	1.375.343	4.081.945
1903.....	1.960.113	486.866	1.401.079	3.848.058
1904.....	2.009.623	550.931	1.349.830	3.910.384
1905.....	2.023.735	576.307	1.482.225	4.082.267
1906.....	2.255.839	737.153	1.476.688	4.469.680
1907.....	2.654.420	758.078	1.492.106	4.904.604
1908.....	2.753.491	1.091.022	1.456.979	5.301.492
1909.....	2.862.767	1.177.370	1.295.330	5 335.467
1910.....	3.026.437	1.230.506	1.388.730	5.645.673
1911.....	3.199.446	1.264.380	1.315.230	5.779.056
1912.....	3.141.374	1.234.453	1.345.718	5.721.545
1913.....	3.850.742	1.377.672	1.419.026	6.647.440
1914.....	3.727.517	1.188.153	1.244.458	6.160.128
1915.....	4.845.032	786.231	1.046.082	6.677.345
1916.....	5.409.990	605.932	844.321	6.860.243
1917.....	3.912.284	214.508	569.610	4.696.402
1918.....	4.085.850	150.831	431.308	4.667.989
1919.....	3.383.170	416.404	561.266	4.350.840
1920 (1)....	3.911.283	856.234	861.367	5.628.884
1921 (1)....	3.076.437	1.141.863	730.578	4.948.878

(1) Chiffres provisoires.

PORT DE BORDEAUX

Commerce général.

Années.	Importations — Quantités en quintaux métriques.	Importations — Valeurs en millions.	Exportations — Quantités en quintaux métriques.	Exportations — Valeurs en millions.
1863.....	5.025.771	168,5	2.618.086	258,2
1891.....	13.437.611	370,0	7.866.193	356,3
1892.....	11.552.909	300,8	8.036.619	340,1
1893.....	11.692.915	298,6	7.627.105	359,4
1894.....	11.656.534	285,6	8.562.750	323,9
1895.....	10.417.109	268,6	7.965.641	350,2
1896.....	11.437.259	293,3	8.171.685	342,1
1897.....	12.052.832	281,6	8.183.030	335,6
1898.....	14.230.290	364,0	7.237.319	322,3
1899.....	13.255.770	327,3	8.903.527	380,7
1900.....	14.324.173	335,1	9.256.414	373,1
1901.....	14.830.046	286,2	8.320.182	326,2
1902.....	15.025.189	249,3	7.520.996	291,6
1903.....	14.143.137	260,2	7.992.901	322,7
1904.....	14.649.887	286,3	6.887.177	331,5
1905.....	14.699.747	292,0	8.251.323	408,0
1906.....	16.956.311	330,7	7.892.799	403,0
1907.....	19.588.152	343,3	9.426.002	399,3
1908.....	21.491.043	339,4	8.833.065	370,6
1909.....	22.319.737	381,5	8.617.809	411,3
1910.....	24.076.374	518,9	9.405.328	571,2
1911.....	26.090.544	496,9	9.774.571	478,7
1912.....	24.931.867	459,1	10.035.017	471,2
1913.....	29.791.678	467,3	10.666.164	419,7
1914.....	26.838.504	436,8	9.722.103	369,5
1915.....	32.560.777	1.545,0	8.089.005	686,7
1916.....	35.773.239	3.564,7	7.126.071	1.150,9
1917.....	40.080.429	6.333,3	8.164.789	1.214,5
1918.....	34.422.369	3.349,2	11.129.610	971,3
1919.....	28.030.119	3.873,6	7.997.523	1.085,7

Les statistiques officielles des années 1920 et 1921 n'ont pas encore été publiées.

Si nous examinons ces statistiques, nous nous apercevons que le port de Bordeaux a subi une crise qui a duré une quinzaine d'années environ, de 1890 à 1905.

En effet, le tonnage de jauge net des navires entrés et sortis, qui était en 1888 de 2.069.428 tonneaux pour la navigation au long-cours et la grande pêche, n'a dépassé sérieusement ce chiffre qu'en 1907 : 2.654.420 tonneaux.

Si l'on envisage les importations, la dépression apparaît comme ayant été de plus courte durée quant au poids (1892 à 1900), mais leur valeur, qui était de 370 millions environ en 1891, n'a dépassé ce chiffre qu'en 1909, soit dix-huit ans après. Cette différence entre le poids et la valeur des importations s'explique par la progression des entrées de charbon, marchandise d'un poids considérable, mais de faible valeur. Le port de Bordeaux, qui en recevait 423.670 tonnes en 1891, en a importé 1.468.896 tonnes en 1909 et 1.787.860 en 1913, soit une augmentation dans la proportion de 1 à 4. Le rapport des importations de charbon aux importations totales est aussi passé, de 1891 à 1913, de trois dixièmes à six dixièmes.

Quant aux exportations, leur poids et leur valeur sont restés à peu près stationnaires de 1891 à 1906. Ce marasme du port de Bordeaux est d'autant plus caractéristique qu'à la même époque les grands ports français et étrangers progressaient à tous points de vue d'une façon considérable.

Il fallait donc qu'il y eût à Bordeaux une cause spéciale de somnolence. Certains accusèrent alors l'état de la rivière, mais l'argument ne portait guère, car d'autres ports, qui, comme Rouen et Nantes, étaient encore moins favorisés que Bordeaux à ce point de vue, ont cependant progressé très sérieusement pendant la même période.

La véritable cause de cette somnolence spéciale du port de Bordeaux est qu'il dessert une région particulièrement agricole, qui a subi une crise à la fin du XIX^e^ siècle, crise encore augmentée par le phylloxéra qui a détruit à cette époque une bonne partie des vignobles dont elle tirait une de ses principales ressources.

Mais cette période critique passée, le port de Bordeaux a heureusement repris sa marche ascensionnelle : c'est ainsi que, de 1904 à 1913, le tonnage de jauge des navires entrés et sortis est passé de 3.910.384 à 6.647.440 tonneaux (augmentation, 70 p. 100), le poids et la valeur des importations de 1.464.988 tonnes métriques pour 286 millions à 2.979.167 ton-

nes (augmentation, 100 p. 100) pour 467 millions (augmentation, 63 p. 100) et les exportations de 688.717 tonnes pour 331 millions à 1.066.616 tonnes (augmentation, 55 p. 100) pour 419 millions (augmentation 26 p. 100).

L'augmentation très sensible du tonnage total ne peut s'expliquer que par l'augmentation de la capacité des navires qui ont fréquenté le port de Bordeaux pendant cette décade, puisque le nombre total en a diminué : 19.980 en 1913, au lieu de 20.574 en 1904. Ce fait est dû à la mise en service par les compagnies de navigation maritime de bateaux de plus en plus grands sur toutes leurs lignes, mais aussi à l'amélioration de la rivière par des dragages méthodiques, qui a permis à des navires d'un plus fort tonnage de remonter jusqu'à Bordeaux. En effet, de 1904 à 1913, le tonnage moyen des navires ayant fréquenté Bordeaux a augmenté de 74 p. 100 (332 tonneaux au lieu de 190 tonneaux) et le nombre des navires se livrant à la grande navigation (étranger, colonies, grande pêche, escale) est passé de 2.923 à 4.055, alors que le nombre de ceux se livrant au cabotage a diminué : 15.925 au lieu de 17.651.

Le progrès du poids des importations, beaucoup plus sensible que celui de leur valeur, est dû à celui des entrées de charbon qui, continuant à augmenter, ont plus que doublé de 1904 à 1913, passant de 817.739 tonnes à 1.787.286 tonnes. Elles constituèrent en 1913, les six dixièmes du poids total des marchandises importées par Bordeaux. Le phénomène est encore plus accentué pour les exportations, mais il est aussi facilement explicable ; en effet, des deux produits principaux qui sortent de France par le port de Bordeaux, l'un, les bois communs (poteaux de mines), a fortement progressé en poids, mais n'a qu'une faible valeur, tandis que l'autre, les vins, resté à peu près stationnaire comme poids, a vu sa valeur totale baisser de 32 p. 100.

Pendant la guerre, cette progression du trafic du port de Bordeaux s'est encore accentuée (sauf, bien entendu, les exportations) grâce aux énormes besoins de denrées alimentaires, de matières premières et de produits fabriqués provoqués directement ou indirectement par elle, et grâce à la situation géographique privilégiée du port de Bordeaux, éloigné qu'il

était du théâtre des opérations militaires et de la zone d'action habituelle des sous-marins ennemis.

La crise économique qui sévit dans le monde entier depuis près de deux années a naturellement eu une répercussion considérable sur le mouvement du port de Bordeaux par la diminution des transactions commerciales qu'elle a amenée et par celle des marchandises à transporter par voie de mer qui en est la conséquence directe, mais il est bon de préciser, pour répondre à une campagne de presse plus ou moins intéressée, que Bordeaux est, parmi nos grands établissements maritimes, un de ceux qui a le moins souffert, grâce à la diversité de ses sources de trafic (1).

c) *Les relations commerciales du port de Bordeaux.*

Rien ne peut mieux en donner une idée exacte que le tableau des lignes de navigation qui le desservent régulièrement.

Elles sont, en effet, « un indice de l'importance commerciale d'un port, en ce sens qu'elles montrent la permanence de l'existence des produits d'échange en quantité suffisante pour assurer leur vie » (1).

De plus, ces lignes régulières une fois installées ont l'inappréciable avantage d'attirer vers le port qu'elles desservent, au détriment des autres, de nouveaux éléments de trafic, grâce aux facilités de transport qu'elles offrent aux commerçants.

Voici donc le tableau de celles qui intéressent Bordeaux, tableau dressé, aussi exactement que possible, d'après les renseignements qui nous ont été fournis par le service local des douanes et par les compagnies de navigation.

---

(1) Cf. Huyard, *Le port de Bordeaux et la crise de 1921*, dans *Le Sud-Ouest économique*, n° du 28 mars 1922.

(1) Clavel, *Le port de Bordeaux et son avenir*, 1916, p. 32.

LIGNES RÉGULIÈRES DE NAVIGATION MARITIME DESSERVANT LE PORT DE BORDEAUX EN 1921

A. — Lignes de grande navigation.

I. Sur l'Amérique du Sud.

1° Ligne postale Bordeaux, Vigo, Lisbonne, Rio-de-Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos-Ayres, par paquebots de luxe et paquebots mixtes de la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique.

2° Ligne postale Bordeaux, Vigo, Lisbonne, Rio-de-Janeiro, Santos, Montevideo et Buenos-Ayres, par paquebots mixtes de la Compagnie des Chargeurs Réunis (en alternance avec la première).

3° Ligne Bordeaux-Pacifique Sud (Cristobal-Valparaiso), par paquebots mixtes (marchandises et passagers), par la Compagnie Générale Transatlantique.

4° Ligne Le Havre, Nantes, Bordeaux, les Antilles et la Côte occidentale de l'Amérique du Sud sur le Pacifique, par cargos mixtes de la Compagnie Générale Transatlantique.

II. Sur les Antilles, l'Amérique centrale et la Côte nord du Pacifique.

1° Ligne postale Le Havre, Bordeaux, Santander, Antilles, la Côte ferme et Colon, par paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique.

2° Ligne postale Le Havre, Bordeaux, Puerto-Rico et Haïti, par paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique.

3° Ligne Le Havre, Anvers, Bordeaux, Vigo, Cuba, la Nouvelle-Orléans et le Mexique, par vapeurs de charge de la Compagnie Générale Transatlantique.

4° Ligne Bordeaux, Antilles françaises et la Guyane, par vapeurs de charge de la Compagnie Générale Transatlantique.

5° Ligne Bordeaux-San-Francisco, par le Canal de Panama, par vapeurs de charge de la Compagnie Générale Transatlantique.

III. Sur l'Amérique du Nord.

1° Ligne Bordeaux-New-York, par paquebots mixtes de la Compagnie Générale Transatlantique.

2° Ligne Bordeaux-New-York, par vapeurs de charge de la Compagnie Générale Transatlantique et de l'U. S. Shipping Board.

3° Ligne Bordeaux-New-York, par vapeurs de charge de la Cosmopolitan Shipping Cy.

4° Ligne Bordeaux-Baltimore, par vapeurs de charge de la Compagnie Générale Transatlantique.

5° Ligne Bordeaux-Montréal, par vapeurs de charge de la Compagnie Générale Transatlantique.

IV. Sur le Maroc et la Côte occidentale d'Afrique.

1° Ligne postale Bordeaux-Casablanca (et éventuellement Mazagan), par les paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique.
2° Ligne Nantes, Bordeaux, Casablanca, Mazagan, Safi et Mogador, par vapeurs de charge de la Compagnie Générale Transatlantique.
3° Ligne Bordeaux-Côte occidentale d'Afrique (Sénégal, Cameroun et Congo), par les paquebots mixtes de la Compagnie des Chargeurs Réunis.
4° Ligne Bordeaux-Dakar, par vapeurs de charge de la Compagnie des Affréteurs Réunis.
5° Ligne Bordeaux-Sénégal, par vapeurs de charge de la Maison Charles Scholl.
6° Ligne Bordeaux-Sénégal, par navires de charge de la Maison Devès, Chaumet et Cie.
7° Ligne Bordeaux-Sénégal, par navires de charge de la Nouvelle Société commerciale africaine.
8° Ligne Bordeaux, Sénégal, Guinée française, par les vapeurs de charge de MM. Maurel et Prom et Maurel frères.
9° Ligne Copenhague, Bordeaux, Côte occidentale d'Afrique, par vapeurs de charge de la Nord-Osterso-Redeeriet (ligne Krohn).
10° Ligne Amsterdam, Hambourg, Bordeaux, Côte occidentale d'Afrique, par vapeurs de charge de la Holland-West Afrika Lijn.
11° Ligne Amsterdam, Bordeaux, Congo, par vapeurs de charge de la Holland-West Africa Lijn.
12° Ligne Bordeaux-Canaries, par vapeurs de charge de la Compagnie des Affréteurs Réunis.
13° Ligne Bordeaux-Canaries, par vapeurs de charge de la New-Fruit-Line.

V. Sur la Côte nord de l'Afrique, le Levant et la Côte orientale d'Afrique.

1° Ligne Nantes, Bordeaux, Oran et Alger (éventuellement Tanger, Bône, Philippeville, Tunis), par vapeurs de charge de la Compagnie Générale Transatlantique.
2° Ligne Bordeaux, Algérie, Tunisie, par vapeurs de charge de la Compagnie des Affréteurs Réunis.
3° Ligne Bordeaux, Alexandrie, Échelles du Levant et Mer Noire, par navires de charge de la Compagnie des Affréteurs Réunis.
4° Ligne postale Le Havre, Bordeaux, Pauillac (éventuellement Alger), Marseille, Côte orientale de l'Afrique, Madagascar, Maurice et Réunion, par paquebots de la Compagnie Havraise Péninsulaire.
5° Ligne Hambourg, Anvers, Le Havre (éventuellement Rouen et Saint-Nazaire), Bordeaux et la Côte occidentale d'Afrique, par vapeurs de charge de la Société navale de l'Ouest.

VI. Sur l'Extrême-Orient.

Ligne Dunkerque, le Havre, Bordeaux, Saïgon et Haïphon, par vapeurs de charge de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

(En projet une ligne sur le Japon et une autre sur l'Australie et la Nouvelle-Calédonie.)

B. — Lignes de petit et grand cabotage.

I. Sur le nord de l'Europe.

1° Ligne Bordeaux (éventuellement La Pallice), Saint-Nazaire, Londres, Liverpool, par navires de charge de la Compagnie Générale Transatlantique.

2° Ligne Londres, Southampton, Bordeaux, par navires de charge de la Compagnie de Consignation Franco-Britannique;

3° Ligne Bordeaux, New-Castle, Cardiff, par navires charbonniers de la Compagnie Générale Transatlantique.

4° Ligne Bordeaux-Leith, par vapeurs de charge de The Sveten-Line.

5° Ligne Bordeaux-Liverpool (Cork, Dublin, Belfast), par vapeurs de charge de la Société anonyme James Moss.

6° Ligne Glasgow, Garston, Manchester, Swansea, Bordeaux, par vapeurs de charge de la Compagnie Hutchinson.

7° Ligne Bordeaux (et différents ports français de l'Atlantique, de la Manche et de la mer du Nord suivant le fret) Anvers, par les vapeurs de charge de la Maison Worms et C^{ie}.

8° Ligne Bordeaux-Anvers, par les vapeurs de charge de l'Armement Deppe.

9° Ligne Bordeaux-Rotterdam, par les vapeurs de charge de la Maison Van Muyden.

10° Ligne Bordeaux-Rotterdam, par les vapeurs de charge de la Société maritime (anciennement Smith et C^{ie}).

11° Ligne Bordeaux-Amsterdam, par les vapeurs de charge de la Compagnie Royale Néerlandaise de navigation à vapeur.

12° Ligne Bordeaux-Hambourg, par les vapeurs de charge de l'Armement Deppe.

13° Ligne Bordeaux-Hambourg, par les vapeurs de charge de la Maison Worms et C^{ie}.

14° Ligne Bordeaux-Dantzig (avec escale dans les autres ports du Nord suivant fret), par les vapeurs de charge de la Maison Worms et C^{ie}.

15° Ligne Bordeaux-Dantzig, par les vapeurs de charge de la Compagnie France-Baltique.

16° Ligne Bordeaux-Bergen, par les vapeurs de charge de la Compagnie Norvégienne Dampskibeselskab Garonne.

17° Ligne Bordeaux, La Pallice, Le Havre et Bergen, par les vapeurs de charge de la Bergenske Dampskibeselskab.

18° Ligne Bordeaux, Christiania et Bergen, par les vapeurs de charge de la Compagnie Norvégienne Fearnely et Eger.

19° Ligne Bordeaux, La Pallice, Le Havre, Gothebourg et la Suède, par les vapeurs de charge de la Compagnie Suédoise Swenska Lloyd.

20° Ligne Bordeaux, La Pallice, Le Havre, Stockholm, par les vapeurs de charge de la Stockholms Rederiaktibolag Svea.

21° Ligne Bordeaux, La Pallice, Le Havre, Copenhague, par vapeurs de charge de la Det Forenede Dampskibs Selskab.

22° Ligne Bordeaux, Gothebourg, la Suède et la Finlande, par les vapeurs de charge de la Compagnie de France-Baltique.

23° Ligne Bordeaux-Dunkerque, par les vapeurs de charge de la Compagnie des Affréteurs Réunis.

24° Ligne Bordeaux, Nantes et Brest, par les vapeurs de charge de l'Armement Dupuy.

II. Sur le sud de l'Europe.

1° Ligne Bordeaux-Passages, par les vapeurs de charge de la Maison Worms et Cie.

2° Ligne Bordeaux-Marseille, par les vapeurs de charge de la Compagnie des Affréteurs Réunis.

3° Ligne Bordeaux-Adriatique, par les vapeurs de charge de la Compagnie des Affréteurs Réunis.

On peut se rendre facilement compte, grâce à l'énumération ci-dessus, que le port de Bordeaux est en relations avec des pays extrêmement nombreux et très différents au point de vue climat, production, situation économique et mœurs des habitants. On peut en déduire que les produits qui entrent et sortent par le port de Bordeaux, en provenance ou à destination de ces pays, sont aussi des plus variés.

Cette diversité est la condition essentielle de la prospérité d'un grand port, car elle est très utile au capitaine du navire, qui a avant tout le souci d'assurer la stabilité du bateau dont il a la responsabilité en composant son chargement d'une façon judicieuse.

Or, pour cela, il ne lui est pas indifférent de ne trouver dans un port qu'un fret de même catégorie, sauf s'il commande un navire *Tramp* spécialisé dans le transport de ce produit, ce qui est encore relativement rare. En effet, si, par exemple, il ne trouve dans un port que des produits volumineux et de faible poids, il sera obligé de lester son navire avec du sable ou des pierres pour éviter qu'il chavire; s'il ne peut y charger

que des produits lourds et encombrants, il sera obligé de laisser inoccupée une partie des cales pour ne pas risquer de couler bas par un gros temps. Et, bien entendu, il devra, dans l'un et l'autre cas, demander un prix de fret plus élevé que s'il avait trouvé dans le même port diverses marchandises dont la variété lui eût permis d'utiliser à la fois la pleine capacité de son navire et toute sa portée en lourd.

Un autre des principaux éléments de succès d'un port est la possibilité d'y trouver un fret de retour. En effet, si un capitaine sait qu'il a des chances de trouver un chargement de retour dans le port où on lui demande de transporter des marchandises, il pourra le faire à bien meilleur compte que s'il a la quasi-certitude de revenir à vide. Et le bon marché du prix du fret à destination de ce port y attirera par le fait même d'autres éléments de trafic.

Nous allons voir par l'étude sommaire des provenances et des destinations des divers produits entrant ou sortant par le port de Bordeaux qu'il est favorisé au double point de vue de la diversité des produits à transporter et du fret de retour éventuel.

Bordeaux a eu de tout temps des rapports d'affaires plus suivis avec les pays du nord de l'Europe qu'avec ceux du Midi. C'est, qu'en effet, les échanges se multiplient beaucoup plus facilement entre pays de climat et d'état économique différents qu'entre ceux ayant le même climat, les mêmes besoins et dont les produits agricoles et industriels sont identiques. En ce qui concerne Bordeaux, il faut faire une exception à cette règle pour ses relations avec la péninsule ibérique qui ont toujours été très importantes en raison du voisinage.

L'Angleterre a toujours eu une place éminente dans le trafic du port de Bordeaux et son influence économique provoqua même son hégémonie politique pendant plus de trois cents ans. En effet, Bordeaux et l'Aquitaine furent réunies à la couronne d'Angleterre de 1152 à 1453. Dès l'antiquité, et surtout depuis le moyen âge, les vaisseaux anglais venaient chercher les vins de la région bordelaise et y apportaient les draps, les blés et les poissons salés des mers du nord de l'Europe.

A l'époque contemporaine, cette prépondérance s'est maintenue ; c'est ainsi qu'en 1913, il est entré dans le port de Bordeaux 759 navires venant d'Angleterre et jaugeant 821.351 tonneaux, et qu'il en est sorti à destination du même pays 461 jaugeant 356.140 tonneaux, ce qui représente plus du sixième du tonnage total du port. Bordeaux exporte vers l'Angleterre principalement les vins, les eaux-de-vie, les poteaux de mines, les fruits de table, les noix et cerneaux pour la confiserie, les beurres, les résines, les gommes, les conserves alimentaires et les pommes de terre. Elle en reçoit la houille qui mérite une place à part avec les poteaux de mines, puisque les importations de houille, nous l'avons déjà dit, représentaient en 1913 les six dixièmes du poids total des importations et que les exportations de poteaux de mines se sont élevées la même année à 454.240 tonnes métriques (soit plus des quatre dixièmes des exportations totales), dont la presque totalité était destinée aux mines anglaises.

Outre la houille, Bordeaux reçoit d'Angleterre des quantités importantes de sulfate de cuivre, de papier, de tissus, d'ouvrages en métaux, de produits chimiques, de goudron minéral, de fers blancs et de fers noirs en feuilles, etc.

Certains pays du nord de l'Europe, avec lesquels Bordeaux avait en 1913 des relations très suivies, les ont vues presque totalement arrêtées du fait de la guerre. Ses répercussions économiques, dont on n'avait pas prévu toute la durée, ont jusqu'ici gêné considérablement la reprise des affaires avec eux.

Ainsi l'Allemagne, qui était le premier client du port de Bordeaux avant la guerre pour les vins en fûts, qui recevait de lui un tonnage important de produits résineux (gommes, résines brutes, colophanes, poix, brais, etc.), de laines en masse, de conserves alimentaires, de fruits et primeurs, de lièges ouvrés, de cuirs et peaux, etc., qui y expédiait en retour ses céréales, ses produits chimiques, ses tissus, sa ferronnerie, ses jouets et articles de ménage, n'a pu reprendre ces relations commerciales en raison de la dépréciation de son change et aussi de prohibitions ou contingentements d'importation édictées par son gouvernement.

La Russie septentrionale et les pays scandinaves, qui

fournissaient avant la guerre aux commerçants bordelais des quantités considérables de bois du Nord destinés à l'industrie du bâtiment de tout le Sud-Ouest et même à être réexportés vers les colonies françaises d'Afrique, ont vu ce trafic presque complètement arrêté pendant la guerre par la difficulté des communications maritimes. Depuis la signature de la paix, aucune amélioration sensible de trafic ne s'est produite avec la Russie à cause de sa désorganisation intérieure ni avec les pays scandinaves en raison de leur change élevé qui rend prohibitifs les prix de leurs bois rendus en France.

Les Pays-Bas, le Danemark et la Belgique jouent aussi un rôle important dans le tonnage des marchandises passant par le port de Bordeaux. Il y expédie des vins, du talc, des extraits de châtaignier, des conserves et il en reçoit des fromages, des liqueurs, de la bière, de la ferronnerie, du riz, des légumes secs, des engrais chimiques, des pâtes de cellulose, etc., etc.

Avec les pays du sud de l'Europe et du proche Orient, le port de Bordeaux a des relations bien moins suivies, comme nous l'indique la pénurie de lignes régulières desservant ces pays.

Il faut cependant faire une exception pour l'Espagne qui, en raison de son voisinage, occupe le deuxième rang parmi les pays trafiquant avec Bordeaux. Elle y envoie ses minerais de fer et pyrites de cuivre, ses fruits, ses vins, son huile d'olive, ses laines, ses peaux, ses conserves de sardines et ses lièges, tandis que le port de Bordeaux y expédie les morues dont il détient le marché, les bois des Landes (traverses de chemins de fer, bois de construction en grume ou débités), les superphosphates de chaux, etc.

Il importe de signaler que depuis la guerre, les modifications incessantes des tarifs de douanes, tant espagnols que français, gênent considérablement les échanges entre les deux pays.

Malgré leur importance, ce n'est pas dans le développement de ses relations avec les divers pays d'Europe que Bordeaux doit rechercher son avenir, mais bien plutôt dans les progrès de son trafic avec l'Afrique et avec l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud.

Bordeaux est, nous l'avons déjà indiqué, le port européen le plus favorisé par sa situation géographique et économique pour le commerce maritime avec la plupart des pays de ces continents et les possibilités d'échanges sont particulièrement nombreuses entre eux et ceux de la vieille Europe.

Les produits manufacturés de cette dernière trouvent facilement preneurs dans ces pays neufs, où l'industrie n'existe encore qu'à l'état embryonnaire, mais qui, grâce à leur sous-sol encore à peu près inexploité, à leurs richesses agricoles et forestières et à l'abondance de leur cheptel, peuvent fournir aux pays d'Europe de civilisation plus avancée les matières premières et les produits alimentaires indispensables à la vie de leurs grandes cités manufacturières.

On peut dire que Bordeaux est actuellement la métropole de nos colonies de la Côte occidentale d'Afrique, comme elle a été, au XVIII[e] siècle, celle de nos possessions d'Amérique. Cela s'explique par le fait que les Bordelais sont, par atavisme, portés à diriger leur activité vers le commerce avec les colonies, commerce qui, jadis, a fait la prospérité de leur ville natale, et parce que Bordeaux est le port français le plus rapproché de la Côte occidentale de l'Afrique. Aussi trouve-t-on nos compatriotes dans la plupart des comptoirs des grandes sociétés africaines de colonisation, et le plus souvent leur siège social et leur maison principale sont installés à Bordeaux.

Cependant Bordeaux, qui, d'après le maréchal Lyautey, l'éminent résident général de notre nouveau protectorat, « est la porte française du Maroc », n'y tient pas la place que semble lui assigner sa situation géographique favorable et la façon dont il est relié à ce pays par des lignes régulières de paquebots et de navires de charge. C'est ainsi que pour les expéditions de vins, la France n'arrive qu'au second rang, bien loin derrière l'Espagne, avec moins du tiers des importations totales, que sur un ensemble de 3.757.037 kilos de bougies introduites au Maroc en 1919, la part de la France n'a été que de 567.345 kilos, alors que l'Angleterre fournissait la quasi-totalité du surplus. Nous avons cependant à Bordeaux, à Nantes, à Marseille et dans divers centres du

Sud-Ouest, des stéarineries importantes qui, à la faveur du change élevé de la livre sterling, pourraient s'y créer des débouchés importants.

D'autre part, si pour les importations de sucre, de riz, de café et les exportations de céréales, de bétail, de laines, de peaux, de graines de lin, d'œufs, la part de la France dans le mouvement commercial du Maroc est satisfaisante, on ne peut en dire autant pour celle du port de Bordeaux. Ainsi, par exemple, alors que la France expédie au Maroc la presque totalité du sucre qui y est importé, il n'en passe pas le vingtième par le port de Bordeaux; sur plus de 1.000 tonnes de café exportées de France au Maroc, Bordeaux n'en envoie pour ainsi dire pas; ce port ne reçoit que le cinquantième des exportations de blé du Maroc, le dixième de celles d'orge et la moitié de maïs; il y entre cependant la moitié environ des laines en masse que notre nouveau protectorat expédie en France (1).

Bordeaux ne pouvait, jusqu'à maintenant, recevoir que très difficilement le bétail marocain sur pied (moutons, porcs, bovinés) parce qu'aucun service vétérinaire d'isolement n'y était installé. Cette lacune vient d'être comblée par les soins de la Chambre de commerce.

Il y a donc beaucoup à faire si les Bordelais veulent conquérir au Maroc la place qui leur revient. Ils l'ont si bien senti qu'ils y ont envoyé, au mois d'avril 1921, une mission économique d'études composée d'éminentes personnalités administratives, techniques et commerciales. On peut donc espérer qu'avant longtemps le Maroc expédiera à Bordeaux du bétail, des céréales, des cuirs, des laines, des phosphates et que notre port lui enverra, en retour, ses vins, ses conserves, ses meubles et autres produits manufacturés, ses ouvrages en fer, ses matériaux de construction, etc.

Par contre, le port de Bordeaux tient depuis longtemps déjà une place considérable dans le trafic des colonies de l'Afrique occidentale française et de l'Afrique équatoriale française. C'est ainsi que l'importation des graines d'arachides du Sénégal y est en constante progression depuis une

(1) Cf. *Revue économique et financière de Bordeaux et du Sud-Ouest*, numéro du 16 mars 1921.

dizaine d'années et atteint actuellement 80 à 100.000 tonnes par an pour une récolte de 200 à 300.000 tonnes. On estime cependant que lorsque la situation sera redevenue normale, la récolte sénégalaise pourra atteindre 500.000 tonnes. Le Sénégal expédie aussi à Bordeaux ses gommes arabiques dans la proportion des neuf dixièmes (en 1913, ce port en a reçu 3.252 tonnes et le marché de ce produit tend à s'établir sur notre place), des peaux de bœufs, du caoutchouc, du blé, des laines en masse et il faut espérer que bientôt il pourra y envoyer ses cotons, car cette plante précieuse y pousse à l'état naturel et de vastes travaux d'irrigation sont prévus au Soudan. Ils permettront de consacrer 700.000 hectares de bonnes terres à cette culture. L'Afrique occidentale française en a déjà expédié plus de 1.600 quintaux à Bordeaux en 1918. La Guinée française, dont le principal fret pour Bordeaux était ses caoutchoucs de cueillette, subit en ce moment une crise grave du fait de la baisse considérable de ce produit, provoquée par le développement et la surproduction des plantations asiatiques. Cette colonie exporte aussi vers Bordeaux des peaux de bœufs et de moutons, quelque peu de gomme arabique, d'arachides, de laine en masse et de coton. Elle pourra y expédier dans l'avenir ses excellents fruits.

Nos autres colonies de la Côte d'Ivoire, Dahomey, Cameroun, Gabon et Congo exportent surtout leurs oléagineux (huile de palme et amandes de palmiste), leurs bois, leur caoutchouc et quelque peu de cacao (1.049 tonnes en 1920) et de coton. Bordeaux prend aussi une part importante de ce trafic, part qui grandira certainement lorsque ces pays seront mieux desservis par les lignes françaises de navigation et lorsque nos parlementaires, nos commerçants et nos industriels auront mieux compris l'intérêt de leur mise en valeur rapide et intensive.

Bordeaux expédie vers toutes les colonies de la Côte occidentale d'Afrique des vins et liqueurs, des légumes frais, de la morue, du sucre, des conserves alimentaires (fruits, légumes, viandes et poissons), des produits manufacturés (articles de ménage, chaussures, tissus, bougies, savons, etc.) et des matériaux de construction (ciments, tuiles et briques, bois du Nord).

Le commerce de Bordeaux avec l'Algérie et la Tunisie manque d'activité, et la cause principale de cette atonie est l'éloignement. Marseille est, en effet, admirablement situé pour concurrencer notre port. Les relations maritimes de Bordeaux avec l'Afrique du Nord sont, du reste, assez mal assurées. C'est aussi une raison de leur peu d'importance. Le gros tonnage à l'entrée consiste en phosphates naturels dont Bordeaux a reçu, en 1913, 799.300 quintaux de Tunisie et 92.500 quintaux de l'Algérie. Viennent ensuite les vins, les lièges bruts et ouvrés, les tabacs et le crin végétal. Les exportations de Bordeaux vers l'Algérie-Tunisie consistent surtout en morues et autres poissons salés ou conservés, fûts vides, eaux-de-vie et liqueurs, produits manufacturés de la métropole, bois (traverses de chemins de fer, merrains de chêne, bois de construction et pavés de bois), enfin en produits résineux.

*
* *

Le trafic de Bordeaux avec le continent américain tout entier est un des plus beaux fleurons de sa couronne et constitue, au même titre que son commerce avec la Côte occidentale d'Afrique, une de ses meilleures chances d'avenir.

Si ces relations sont loin d'être aussi importantes avec l'Amérique du Nord : États-Unis et Canada, qu'avec les Antilles et les pays de l'Amérique latine, il n'en est pas moins vrai que les échanges se multiplient entre ces pays et le Sud-Ouest de la France, comme le prouve la création récente de lignes régulières de navigation tant françaises qu'étrangères entre Bordeaux et l'Amérique du Nord. La guerre a, du reste, facilité le développement de ce trafic, en forçant la Compagnie Générale Transatlantique à reporter pendant presque toute sa durée, du Havre dans notre port, la tête de ligne de ses services réguliers avec l'Amérique du Nord ; d'autre part, après l'intervention des États-Unis dans le conflit, les Américains installèrent dans la plaine de Saint-Sulpice, à une vingtaine de kilomètres de Bordeaux, un gigantesque camp de ravitaillement pour leurs armées, camp desservi par les appontements de Bassens qui, commencés avant leur arrivée, furent continués et achevés par eux. Des relations nouvelles

d'amitié et de commerce n'ont pas manqué de se nouer à la faveur de ce grand mouvement maritime. Le port de Bordeaux reçoit de l'Amérique du Nord des autos, des aciers, des bois d'ébénisterie et des bois merrains, des céréales, du cuivre, des conserves de viande et de poissons, du carbonate de magnésie, du charbon, des cuirs travaillés, des huiles minérales, du lait condensé, des machines outils, des machines agricoles et du petit outillage, de la pulpe de bois, des salaisons, du saindoux, du tabac, etc. Il y expédie des abrasifs, des conserves de fruits et de légumes, des champignons, des noix et cerneaux, des chiffons, des marbres, des porcelaines, du talc. Les États-Unis, qui étaient un débouché important pour nos vins fins en bouteilles, sont devenus récemment complètement « secs »; le Canada vient d'entrer dans la même voie en créant une société qui a le monopole d'achat et de vente des boissons alcooliques dans certaines provinces.

Bordeaux, qui fut pendant un temps, au XVIII^e^ siècle, le premier port de France, a dû cette prospérité à son commerce avec les colonies françaises des Antilles, qui se développa à cette époque, grâce à l'esprit d'armement et à l'initiative des négociants bordelais, mais aussi, il faut bien le dire, grâce aux faveurs douanières dont notre port bénéficiait alors. Les sucres, les rhums, les cafés et autres denrées coloniales affluaient dans les entrepôts bordelais et un grand marché de ces produits coloniaux s'était créé à Bordeaux. La Révolution, qui supprima les douanes intérieures et les privilèges de Bordeaux, la perte de la plupart de nos colonies à la fin du XVIII^e^ siècle, et particulièrement celle de Saint-Domingue, y firent tomber le commerce dans le marasme.

Cependant, depuis cette époque brillante de son histoire, Bordeaux a conservé dans les Antilles et les pays de l'Amérique Centrale qui bordent la mer des Antilles, de solides relations d'amitié qui lui permettent de jouer aujourd'hui un rôle important dans le commerce de la France avec ces régions ; l'ouverture du canal de Panama et le développement du transit international entre elles et les pays de l'Europe centrale, si l'on arrive, comme il faut l'espérer, à faciliter les communications ferroviaires entre Bordeaux, la Suisse, l'Italie et leurs au delà, ne pourront que consolider cette

situation. Les importations par Bordeaux de produits de ces régions consistent en sucres, rhums et indigos de la Martinique et de la Guadeloupe, en cafés de la Guadeloupe, en tabacs de la République dominicaine, en bois précieux et en caoutchoucs de la Guyane, en cacaos de la Colombie et en cuivre du Mexique. Il pourrait recevoir de ce dernier pays des huiles minérales qui sont sa principale richesse. Bordeaux exporte vers les Antilles des morues, dont les noirs sont très friands, des légumes secs, des fruits, des conserves alimentaires, des vins, du matériel d'usines, des engrais (superphosphates de chaux), des couleurs, des bougies, savons, des objets d'ameublement et autres produits manufacturés ; vers le Mexique, la Colombie et autres pays de l'Amérique centrale, ses vins en bouteilles, les prunes et pruneaux d'Agen, quelques laines lavées de Mazamet.

Quant aux relations maritimes de la France et de Bordeaux en particulier avec les pays de la Côte orientale de l'Amérique du Sud, il y a beaucoup à faire si notre pays veut y reprendre la place à laquelle il peut prétendre. Depuis plus de vingt ans que la Compagnie maritime du Pacifique a suspendu ses services, le pavillon français ne s'est plus montré sous forme régulière dans les rades chiliennes et péruviennes. Seuls quelques voiliers français, appartenant à la maison Bordes et C°, allaient charger du nitrate dans le nord du Chili. Pendant ce temps, le fret était accaparé par de puissantes compagnies de navigation anglaises et allemandes au grand profit des commerçants de leurs pays. C'est ainsi que les bouteilles, dites « bordelaises », et les bouchons, marchandises faisant l'objet d'un commerce très considérable au Chili, qui venaient toutes de France il y a vingt-cinq ans, furent achetées, faute de vapeurs français, aux commerçants allemands de Hambourg favorisés par leurs compagnies de navigation, et cela quoique les bouteilles allemandes, de forme bordelaise, assez mal fabriquées, revinssent plus cher aux acheteurs que les bouteilles françaises de fabrication irréprochable.

De même un fret lourd, très intéressant pour une ligne de navigation, fut détourné de France au profit de l'étranger ; pendant les quinze ou vingt dernières années, tous les char-

gements de ciment, qui étaient demandés précédemment à Boulogne, furent réservés à la Belgique et à l'Allemagne, grâce aux lignes régulières d'Anvers, Brême et Hambourg (1).

Maintenant que la Compagnie Générale Transatlantique a établi des services directs réguliers de navigation entre Bordeaux et les pays de la Côte américaine du Pacifique par le canal de Panama, il y aurait dans l'exportation de ces marchandises des éléments de trafic très intéressants à reprendre, puisque Bordeaux possède des verreries à bouteilles importantes, une usine pour la fabrication des ciments et qu'il est le débouché naturel de la région de Saint-Astier (Dordogne), gros centre de production des chaux. Le port de Bordeaux recevait, dès avant la guerre, par la voie du canal de Magellan, des nitrates de soude du Chili (159.389 quintaux en 1913). Ce chiffre a plus que sextuplé pendant la guerre (1.059.943 quintaux en 1918) en raison des besoins de la Défense nationale. Bordeaux reçoit maintenant, de ce pays, par Panama, des cuirs, des peaux et du cuivre. Il pourrait importer de la Bolivie, où se trouvent beaucoup de Français originaires du Sud-Ouest, des peaux, des laines et des nitrates. Le Pérou, dont la richesse du sol est bien connue, peut exporter des cafés très appréciés, du sucre et des minerais. L'Équateur produit en abondance le café et un cacao très recherché, ainsi que les huiles minérales. Tous ces pays sont des débouchés pour les vins, eaux-de-vie, liqueurs, conserves alimentaires, etc., de la région du Sud-Ouest.

Si les relations de Bordeaux avec la Côte occidentale de l'Amérique du Sud sont un des éléments les plus intéressants de l'avenir du port de Bordeaux en raison de l'ouverture du canal de Panama, elles sont loin d'avoir actuellement la même importance que celles qu'il entretient traditionnellement avec les pays de l'Amérique latine, ayant leur façade tournée vers l'Océan Atlantique : Brésil, Uruguay, Paraguay et République Argentine.

---

(1) Cf. rapport sur *Les relations maritimes entre la France et la Côte du Pacifique*, présenté à la deuxième semaine de l'Amérique latine (1917), par M. A. Ponsot, conseiller du commerce extérieur, ancien vice-président de la Chambre de commerce française de Santiago du-Chili.

C'est ainsi qu'en 1913, ce dernier pays a été le pays hors d'Europe dont les échanges avec Bordeaux ont été de beaucoup les plus intenses.

La République Argentine envoie à Bordeaux des peaux de bœufs et de moutons, des laines, des extraits de bois de québracho pour le tannage des peaux, des viandes frigorifiées (depuis 1914), des blés, des maïs et des graines de lin. Elle nous demande des vins de crus, des liqueurs, des eaux-de-vie de Cognac, des conserves alimentaires, des pommes de terre, des prunes et pruneaux, des caoutchoucs manufacturés, des meubles et ouvrages en bois, des bouteilles vides, des produits pharmaceutiques, des lainages et tous les produits de luxe, d'élégance, d'art et de mode, toutes les créations de Paris.

Pour la fourniture des automobiles, nous avions le premier rang avant la guerre, mais depuis 1915, les États-Unis ont accaparé le marché. Toutefois, la lutte est possible et est menée avantageusement par nos constructeurs depuis 1920.

L'Uruguay est, par excellence, un pays d'élevage et il exporte vers Bordeaux ses cuirs et peaux de bœufs et de moutons, ses viandes frigorifiées et très peu de laines. Les laines de l'Uruguay étant destinées principalement aux centres textiles du nord de la France (Roubaix, Tourcoing, Lille), ont, en effet, intérêt à passer par Le Havre. Bordeaux expédie sur l'Uruguay, et indirectement sur le Paraguay, des vins, eaux-de-vie, cognacs, rhums et liqueurs, des conserves alimentaires, des pommes de terre, des eaux minérales, des produits pharmaceutiques, des tissus et vêtements de luxe, des articles d'orfèvrerie, de bijouterie et de parfumerie.

Les importations du Brésil en France par Bordeaux portent surtout sur les peaux et pelleteries brutes, le cacao, les viandes frigorifiées. Le café, qui est un des éléments essentiels des exportations du Brésil, est dirigé surtout sur Le Havre, un des grands marchés mondiaux de cette denrée. On a tenté, depuis la guerre, de créer à Bordeaux un marché des tabacs en feuilles brésiliens, qui étaient avant la guerre presque exclusivement monopolisés par l'Allemagne dans les ports francs de Brême et Hambourg (1). Le Brésil demande, en

(1) Cf. notre chap. IV, sect. II, § 3.

échange, à Bordeaux, des vins et liqueurs, du beurre salé, des conserves alimentaires, des pommes de terre, des tissus et articles de luxe en soie, des vêtements de lingerie, des articles de mode, de la parfumerie, des produits pharmaceutiques, des caoutchoucs manufacturés, des meubles et ouvrages de bois, des machines, des automobiles, des marbres et de la porcelaine décorée.

*
* *

Enfin, il est un point sur lequel il faut insister, car il peut avoir une grande importance pour l'avenir du port de Bordeaux : de par sa situation et ses relations d'affaires, il devrait être le grand port de transit entre, d'une part, les pays de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud, et, d'autre part, la Suisse et tous les pays de l'Europe centrale. Or, cependant, avant la guerre, 70 p. 100 au moins du transit de la Suisse passait par les ports belges, hollandais et allemands de la mer du Nord, principalement par Anvers et Rotterdam, en utilisant les bonnes lignes ferrées et fluviales de la vallée du Rhin.

En 1911, sur 1.060.000 tonnes, représentant le mouvement commercial (importation et exportation) entre le Brésil et l'Europe continentale, Anvers et Hambourg recevaient 850.000 tonnes et nos ports français 210.000 tonnes seulement (1).

En 1913, sur 694.000 tonnes importées en Suisse des États-Unis et autres pays d'outre-Atlantique, 244.000 seulement transitaient par la France, tandis que 62.000 tonnes d'exportations sur 151.000 passaient par nos ports, et, parmi eux, Marseille accaparait la grosse majorité de ce trafic.

Ce qui explique que nos ports de l'Atlantique, quoique idéalement situés, étaient délaissés par le transit Suisse-Amérique, c'est qu'ils n'avaient pas et n'ont pas encore de communication naturelle facile avec l'intérieur des terres. Le Massif Central, par son énorme masse, gêne considéra-

(1) Rapport de M. Géo Gérald, député, au 3e Congrès de l'Amérique latine tenu à Bordeaux, en 1918, *L'Amérique latine et le chemin de fer sud-européen*.

blement les relations entre l'ouest et l'est de la France ainsi qu'avec l'Europe centrale. Les voies ferrées existantes, dont la principale est la ligne Limoges-Montluçon-Gannat, s'y fraient difficilement un passage et ne se prêtent pas à un trafic intensif et rapide en raison de leurs tracés en dents de scie, de leurs courbes à faible rayon et de leurs très fortes rampes.

Cependant, pendant la guerre, la Suisse, ne pouvant utiliser les ports de la mer du Nord qui, situés près du théâtre des opérations, étaient tous plus ou moins bloqués ou embouteillés, en a été réduite, pour ne pas étouffer ou périr de famine, à se servir des ports français pour son commerce extérieur et son ravitaillement.

Le port de Bordeaux a, de par sa situation géographique, particulièrement profité de ce mouvement, comme le montre le tableau ci-dessous, qui nous a été fourni par la Direction des douanes, au ministère des Finances.

Importations et exportations de la Suisse par le port de Bordeaux.
Transit direct et transit indirect, années 1913 à 1919.

Années.	Exportations de Suisse par Bordeaux.	Importations en Suisse *via* Bordeaux.
1913	390 tonnes.	1.135 tonnes.
1914	1.481 »	585 »
1915	5.167 »	16.864 »
1916	9.087 »	57.316 »
1917	5.557 »	60.478 »
1918	1.182 »	107.891 »
1919	1.245 »	96.319 »

C'est alors que la difficulté des communications avec l'Europe centrale a été très vivement ressentie par les intéressés en raison de la gêne qu'elle apportait au développement de ce transit. Le désir légitime de conserver après la guerre cette source de profit provoqua, dès 1916, l'élaboration par la Compagnie des chemins de fer d'Orléans d'un projet de ligne Suisse-Océan à grand rendement, construite dans de telles conditions qu'elle ferait gagner deux heures sur le trajet Bordeaux-Lyon. De plus, lors de la foire d'échantillons de

Bordeaux de septembre 1917, un comité Suisse-Océan fut créé, qui depuis s'occupe très activement à stimuler l'inertie administrative et à faire aboutir le projet dans le délai le plus bref.

A ce projet s'est greffée une annexe de beaucoup plus grande envergure à laquelle on a donné le nom de ligne Bordeaux-Odessa ou ligne du quarante-cinquième parallèle.

Il s'agit de concurrencer l'Orient-Express et de ruiner le rêve pangermanique de Hambourg ou Anvers-Bagdad, par l'établissement d'une ligne directe de Bordeaux à Odessa à travers l'Italie du Nord, les pays yougo-slaves et la Roumanie avec embranchement à Belgrade sur Sofia et Constantinople. La réalisation de cette ligne sera du reste plutôt une œuvre d'adaptation que de création, les voies qui en seront les tronçons existant déjà de bout en bout.

Ces deux projets jumeaux ont reçu chacun un commencement d'exécution intéressant : le rapide de Bordeaux Genève, par la voie actuellement en service, a été amélioré, et depuis le 15 avril 1919 un nouveau train rapide a été mis en marche pour assurer les relations entre Bordeaux, Lyon, Turin et Milan avec correspondance à Milan sur Trieste et ses au-delà vers les Balkans.

De plus, les réseaux français ont décidé fin 1920, d'appliquer par voie de détaxe (1) aux marchandises transitant par les ports de l'Atlantique à destination de la Suisse et *vice versa,* un taux de transport aussi réduit que celui des marchandises utilisant les ports étrangers, et les grandes compagnies françaises de chemin de fer et de navigation ont créé postérieurement à Berne l' « Office général des chemins de fer et compagnies de navigation » destiné à attirer, dans toute la mesure du possible, aux chemins de fer, ports et navires français, le trafic des voyageurs émigrants et des marchandises en provenance ou à destination de la Suisse.

---

(1) Le système de la détaxe consiste dans le fait que les expéditeurs, après avoir payé les frais ordinaires de transport, sont admis, sous certaines conditions, à faire la preuve qu'ils auraient payé moins cher en faisant passer leurs marchandises par un port étranger et à se faire rembourser la différence. Ce système, dont le formalisme et les lenteurs sont trop gênants pour les bénéficiaires, ne constitue qu'un palliatif.

La Compagnie d'Orléans a aussi organisé à Bordeaux un service de transit qui a commencé à fonctionner le 1er octobre 1920. Le but est de mettre à la disposition des intéressés un service officiel effectuant toutes les opérations et manutentions, les formalités de douane, d'entrepôt, etc., à des prix publiés à l'avance dans le Recueil Chaix des tarifs de petite vitesse, et de mettre ainsi un frein aux spéculations abusives de transitaires bordelais qui avaient pour effet de faire déserter Bordeaux par certains trafics, notamment par le transit américain-suisse qui tendait, en 1920, à abandonner ce port pour passer par Le Havre, Nantes, Anvers et Gênes, où les frais de transit étaient notablement inférieurs. On cite le cas de marchandises qui ont payé autant en frais de manutention, camionnage et frais divers de leur point de débarquement sur les quais de Bordeaux rive gauche à la gare de Bordeaux-Bastide (rive droite) que le prix de leur transport de Bordeaux en Suisse. Grâce au nouveau service, dû à l'initiative de la Compagnie d'Orléans, de tels abus, préjudiciables aux intérêts bien compris de tous, ne sont dorénavant plus possibles.

Enfin, le ministre des Travaux publics a fait connaître au Sénat, le 7 juillet 1921, au cours de la discussion sur le nouveau régime des chemins de fer, que la nouvelle convention prévoyait 1.730 kilomètres de lignes nouvelles, et il lui a donné l'assurance qu'une des premières questions qu'il soumettrait au Conseil supérieur des chemins de fer compétent, pour l'élaboration du programme des lignes nouvelles, sera précisément la construction de la ligne Suisse-Océan (1).

Le projet est donc, espérons-le, en voie d'aboutissement, quoique aucun fait nouveau ne se soit produit depuis cette date. Lorsque la nouvelle ligne sera entrée en service, Bordeaux pourra prétendre à devenir le marché et l'entrepôt des produits américains destinés à la Suisse et à l'Europe centrale : céréales, légumes secs, cuirs et peaux, viandes frigorifiées, denrées coloniales, graisses et huiles, pétrole, etc.

N'étant plus handicapé par l'infériorité de ses communications par fer, notre port pourra bénéficier de tous les

(1) *J. off.* du 8 juill. 1921, *Déb. parl.*, p. 1556 et 1557.

avantages sur ses rivaux que lui donnent et ses relations d'affaires et d'amitié avec l'Amérique latine et sa situation géographique. Bordeaux n'est, en effet, qu'à 3.162 milles de New-York, tandis qu'Hambourg en est éloigné de 3.465 et Anvers de 3.325 milles. Bordeaux est à 4.556 milles de l'Amérique centrale, Hambourg à 5.103 et Anvers à 4.820; enfin, en ce qui concerne l'Amérique du Sud, Bordeaux n'est qu'à 4.870 milles de Rio-de-Janeiro. Hambourg et Anvers en sont respectivement éloignés de 5.483 et de 5.272 milles.

Les distances par voie ferrée sont aussi en faveur de Bordeaux, le trajet entre Genève et Bordeaux n'excédant pas 797 kilomètres pour 850 entre Genève et Anvers, et Berne étant à 950 kilomètres de Bordeaux et à 1.000 kilomètres de Hambourg.

La réalisation de la nouvelle ligne projetée aura aussi l'inestimable avantage de faciliter les relations des négociants suisses avec les transitaires et commerçants bordelais. En effet, les taxes même les mieux combinées et les plus avantageuses ne suffisent pas à créer des courants d'affaires. On peut en trouver la preuve dans le fait qu'avant la guerre, malgré des tarifs de transport de marchandises certainement aussi avantageux entre la Suisse et Bordeaux qu'entre la Suisse et les ports d'Anvers, de Rotterdam, de Hambourg et de Brême, ce port français n'arrivait, pour le transit international avec la Suisse, qu'à des résultats insignifiants en regard d'un tonnage considérable pour les ports de la mer du Nord.

Le développement et même la création de grands marchés internationaux dans un port dépend essentiellement de la facilité de son accès pour les négociants étrangers, facilité qui résulte à la fois de la vitesse des trains, c'est-à-dire de l'abréviation du temps perdu en voyage, et du confort des voitures, c'est-à-dire de l'économie de fatigue pour l'intéressé. Or, à ces deux points de vue, Bordeaux était et sera, jusqu'à l'établissement de la nouvelle transversale projetée, nettement défavorisé en comparaison des ports de la mer du Nord.

C'est qu'en effet, en raison des difficultés géographiques (traversée du Massif Central) qui se rencontrent sur les parcours aboutissant à Bordeaux, la durée du voyage entre la Suisse et Bordeaux est sensiblement plus longue (quatre à

cinq heures de plus depuis Berne) que pour les ports de la mer du Nord desservis par les chemins de fer qui circulent facilement dans la vallée du Rhin et les plaines de l'Allemagne du Nord. De plus, en raison des fortes déclivités et des courbes à faible rayon des lignes traversant le Massif Central, on ne peut y faire passer que des trains légers ne permettant pas l'emploi des confortables, mais lourdes voitures modernes (1).

La création de la nouvelle ligne projetée sera le remède à cet état de choses très préjudiciable au port de Bordeaux et au développement du transit international par notre pays, qui semble cependant être très favorisé à ce point de vue de par sa situation géographique d'avant-port de l'Europe vers le continent américain.

Mais il y a urgence à aboutir, car le transit suisse abandonne de plus en plus Bordeaux au profit de Saint-Nazaire et surtout d'Anvers et de Gênes. Nous avons pu nous en rendre compte par les statistiques douanières de l'année 1919, et la Compagnie de navigation Worms, dans un rapport du 3 octobre 1921, adressé aux autorités compétentes, signale que depuis cette époque le trafic suisse s'est encore de plus en plus ralenti.

Ce rapport indique que les causes de cette baisse sont les suivantes :

1° L'élévation des tarifs par fer entre la Suisse et Bordeaux et les délais excessifs d'acheminement, dont les motifs ont déjà été exposés ;

2° La cherté de la manutention dans le port de Bordeaux, surtout pour les produits lourds. L'outillage que la Chambre de commerce est susceptible de mettre à la disposition des transitaires est, en effet, notoirement insuffisant pour soulever de grosses masses et ils doivent avoir recours à l'intermédiaire d'entreprises privées qui leur font payer leurs services à des prix prohibitifs. Les commerçants et industriels suisses, ne pouvant faire passer leurs colis par des ports différents selon leurs poids, ont abandonné Bordeaux au

(1) Cf. *Questions de chemins de fer*, conférences faites en mars et avril 1919 à l'École des Hautes Études commerciales par M. Richard Bloch, chef de l'exploitation de la Compagnie d'Orléans.

profit d'Anvers et de Gênes. Si l'on veut ramener le trafic suisse à Bordeaux, il est donc indispensable :

1° Que les compagnies de chemin de fer élaborent des tarifs appropriés et réduisent les délais de transport à un maximum raisonnable ;

2° Que la Chambre de commerce prenne des dispositions pour faciliter la manipulation des colis lourds, car le recours obligatoire pour les usagers du port à des entreprises privées est trop onéreux pour être acceptable.

*
* *

Il est enfin un trafic avec tous les pays de l'Amérique latine pour lequel Bordeaux a déjà et prétend avoir de plus en plus un rôle éminent : c'est celui des passagers. Nous avons vu, en étudiant la situation technique de notre port, par quels efforts opiniâtres sa Chambre de commerce a obtenu la création de la station d'escale du Verdon qui, destinée principalement à faciliter ce genre de trafic, est à la veille d'être mise en construction.

C'est que les ports portugais et espagnols de Lisbonne et de Vigo font aussi les plus grands efforts pour attirer vers eux la riche clientèle des passagers du Centre-Amérique et de l'Amérique du Sud, par les commodités et le luxe de leurs installations d'embarquement et de débarquement, ainsi que par la rapidité et le confort des paquebots et des trains qu'ils mettent à sa disposition.

Les paquebots que la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique a mis en service sur la ligne Bordeaux, Rio-de Janeiro, Santos, Montevideo et Lisbonne, tels que le *Lutetia* et le *Massilia,* peuvent soutenir la comparaison avec les plus beaux bâtiments étrangers desservant les ports sud-américains, et lorsque la station d'escale du Verdon sera construite, le port de Bordeaux n'aura rien à envier à ses concurrents au point de vue du confort et des commodités des installations techniques.

De plus, toutes choses égales d'ailleurs, ses concurrents étrangers sont géographiquement dans une position trop excentrique par rapport au reste de l'Europe pour pouvoir lui enlever beaucoup de passagers d'outre-Atlantique. Bor-

deaux est aussi une belle ville attrayante par elle-même, où il est agréable pour l'étranger de passer quelques jours à se reposer avant de se diriger vers les centres de tourisme et de cure des Pyrénées, vers les plages célèbres de la Côte d'Argent, vers les stations balnéaires bien connues du Massif Central, vers les magnifiques sites des Alpes françaises, de la Suisse et de l'Italie, vers Paris, enfin, qui attire et éblouit les étrangers venus d'outre-mer, comme le phare puissant attire et éblouit les oiseaux migrateurs abordant les côtes après une longue envolée au-dessus des mers.

Enfin, Bordeaux a eu de tout temps, avec les pays du centre et du sud de l'Amérique, pays d'origine latine, de même race et de même mentalité que nous, des relations étroites de commerce, de sympathie, d'amitié et même de parenté, puisque le sud-ouest de la France y a envoyé et y envoie encore comme émigrants bon nombre de ses meilleurs enfants, originaires principalement des Cévennes et de la Lozère, de l'Aveyron et du pays basque. L'attraction de notre culture sur les peuples latins, le rayonnement de notre civilisation, enfin le prestige militaire que la France vient de s'acquérir pendant la dernière guerre grâce à l'héroïsme de ses enfants, font que les passagers de l'Amérique latine accordent par pure sympathie la préférence aux paquebots français à égalité de matériel, et Bordeaux, qui est leur tête de ligne habituelle, ne peut qu'en bénéficier.

C'est aussi le point naturel d'embarquement et de débarquement des fonctionnaires, des soldats et des commerçants se dirigeant vers nos colonies de la Côte occidentale d'Afrique ou rentrant à la métropole.

En 1913, 40.564 passagers, dont 27.341 passagers payants, sont entrés ou sortis par le port de Bordeaux et, sans tenir compte des troupes alliées qui y ont débarqué, ce chiffre a plus que quadruplé pendant certaines années de la guerre.

Nous pourrions terminer ce chapitre en examinant quelles sont les relations directes de Bordeaux avec les pays d'Orient et d'Extrême-Orient, mais elles avaient avant la guerre et surtout elles ont à l'heure actuelle une importance relativement si faible dans son trafic que nous pouvons pratiquement les négliger.

CHAPITRE II

La fonction régionale du port de Bordeaux.

Étudier la fonction régionale d'un port, c'est rechercher, parmi les marchandises qui sont exportées ou importées par son intermédiaire, celles qui proviennent de la contrée dont il est l'exécutoire normal et celles qui sont destinées à cet arrière-pays.

Il nous a semblé utile de faire précéder cet examen détaillé de notions générales sur la fonction régionale du port de Bordeaux. Elles contribueront à faire comprendre pourquoi ces marchandises pénètrent dans l'arrière-pays ou en sortent en passant par Bordeaux.

SECTION PREMIÈRE

GÉNÉRALITÉS SUR LA FONCTION RÉGIONALE DES PORTS ET SUR CELLE DU PORT DE BORDEAUX EN PARTICULIER

Dans cette première section, nous allons étudier comment est née la fonction régionale des ports et celle de Bordeaux en particulier, montrer quelle influence prépondérante ont eue les progrès des divers moyens de communication maritimes et terrestres sur son développement pendant l'époque contemporaine, essayer de préciser les limites de la région qu'il dessert, indiquer enfin quelles en sont les principales caractéristiques économiques.

§ 1. — La naissance et le développement de la fonction régionale des ports.

Pendant le cours du XIX^e^ siècle, il s'est produit dans la vie économique et sociale des peuples civilisés des transformations profondes, comme, par exemple, l'application de la vapeur aux transports maritimes, la substitution de l'acier au bois dans les constructions navales, l'établissement de grands réseaux de voies ferrées et la concentration de plus en plus accentuée de la population dans des centres régionaux particulièrement bien situés, qui n'ont pas été sans amener des modifications concomitantes dans ces grands organismes que sont les ports de mer.

Autrefois, un port pouvait se concevoir isolé du pays qui l'entourait, car son commerce était presque exclusivement maritime. Il était un carrefour de lignes de navigation et un entrepôt où les marchandises étaient attirées par la possibilité de fructueux échanges, mais auxquels la région voisine ne prenait en général qu'une part très minime. C'est qu'en effet, les bateaux, construits en bois, étaient forcément de faible tonnage et livrés, par leurs voiles, à tous les caprices du vent. Aussi les transports par voie de mer étaient-ils irréguliers, lents et de peu de rendement. De ces conditions précaires de la navigation résultait un prix très élevé du fret; aussi les marchandises transportées devaient-elles être peu encombrantes, non périssables, non indispensables et de grande valeur. Ces conditions leur imprimaient un caractère de luxe qui restreignait leurs débouchés à quelques grandes villes et excluaient de leur consommation la grande masse de la population de l'arrière-pays.

L'isolement n'était donc pas nuisible aux ports de l'antiquité et du moyen âge; bien plus, il leur était au contraire plutôt favorable et avait été voulu par les fondateurs de la plupart des grandes cités maritimes anciennes. Ce n'est pas, en effet, par pure coïncidence qu'ils avaient créé tous leurs établissements dans des endroits difficilement accessibles de l'intérieur du pays, derrière des collines escarpées, comme à Marseille, Monaco et Gibraltar; dans des îles, comme Hong-Kong, Bombay et l'Ancienne Tyr; au milieu de lagunes et de

marais, comme Venise, Hambourg, Dunkerque et même Bordeaux, mais bien avec l'intention préméditée de mettre leurs richesses, autant que possible, à l'abri des pillages des terriens besogneux et cupides. Ces précautions, qui n'étaient pas pour rendre faciles les échanges entre les ports et leur arrière-pays, n'avaient rien d'exagéré et les dangers que redoutaient les riches marchands des ports de mer n'étaient nullement chimériques. Bordeaux nous en fournit un exemple frappant, puisque, malgré les marais de Paludate et ceux qui couvraient alors l'emplacement des quartiers actuels des Chartrons et de Bacalan, qui la protégeaient, elle fut ruinée pour plusieurs siècles par les barbares qui la mirent à sac, en 276, et elle dut s'entourer postérieurement, elle et son port, situé alors à l'embouchure de la Devèze, d'une ceinture de remparts solidement construits avec les débris de ses beaux monuments détruits.

Mais cet isolement, qui dans l'antiquité et au moyen âge était une nécessité pour un port, et qui, du reste, ne gênait que très médiocrement son trafic, n'a plus sa raison d'être aujourd'hui et serait pour lui une cause de langueur et de mort. Les armateurs des rapides et réguliers vapeurs modernes, aux capacités accrues d'une façon inespérée, grâce à la substitution de l'acier au bois dans leur construction, ont absolument besoin d'un fret lourd et abondant qui leur permette de compenser par la quantité le bon marché des transports maritimes et d'amortir ainsi les gros capitaux qu'ils ont engagés.

Dans le but de répondre aux exigences de la marine moderne, les grands ports de commerce ont donc dû s'outiller pour recevoir à quai les plus puissants cargos et devenir de grands marchés de fret pour pouvoir remplir avec célérité leurs vastes cales de marchandises pondéreuses et diverses. Aussi, alors qu'autrefois les ports pouvaient vivre et grandir quoique isolés de la région qui les entourait, ils sont nécessairement devenus ce que M. Henri Hauser (1) appelle d'une façon expressive des « villes tentaculaires » qui attirent les produits

(1) Henri Hauser, *Les régions économiques*, dans *Le Fait de la semaine*, n° du 9 novembre 1918.

d'un vaste arrière-pays agricole et industriel, étroitement relié avec elles par un réseau ferré très serré et bien compris, par des voies d'eau tenues à la hauteur des progrès de la navigation intérieure, et par de grandes routes soigneusement entretenues, car la multiplication des transports automobiles tend à leur rendre l'importance qu'elles avaient jadis pour les échanges. Les ports se sont aussi transformés en des sortes de gares de triage d'où sont réparties, vers les divers points de leur arrière-pays, les marchandises venues de l'extérieur, car ils sont, à l'heure actuelle, incapables d'absorber eux-mêmes les grandes masses qui y sont débarquées, comme le faisaient jadis les anciens ports pour les denrées coloniales, les épices et autres marchandises de luxe, mais de faible tonnage et de consommation restreinte qui constituaient alors le trafic de la mer.

« Le port moderne est donc lié à son arrière-pays par les trois transformations les plus caractéristiques de l'outillage maritime. La capacité des navires actuels permet le transport de marchandises lourdes, encombrantes et de peu de valeur. Il faut aux ports où ces navires chargent et débarquent leurs cargaisons une région capable de les fournir et de les absorber. La rapidité des navires permet le transport de marchandises promptes à se détériorer, il faut aux ports qu'ils fréquentent des lignes de chemins de fer atteignant rapidement les consommateurs et les producteurs de ces fruits, de ces poissons, de ces primeurs. Enfin, la régularité des lignes de navigation unit étroitement le commerce de mer et le commerce de terre, l'activité d'un pays à la subsistance d'un autre pays ; la continuité ininterrompue des relations maritimes devient pour la région desservie par le port un besoin primordial. C'en est fait définitivement de l'isolement du port, son union avec son arrière-pays est consommée, et la fonction régionale s'affirme. Les ports mal situés ou mal organisés pour la remplir sont condamnés à une vie tronquée. » (1).

---

(1) Paul de Rousiers, *op. cit.*, Introduction, p. XXXIV et XXXV.

§ 2. — **Les moyens de communication. Leur influence sur la fonction régionale du port de Bordeaux.**

En étudiant la situation géographique de Bordeaux, nous avons montré que ce port, bâti en rivière à 98 kilomètres de la pleine mer, était particulièrement apte à jouer un rôle régional important. Il va en effet, pour ainsi dire, au-devant de son arrière-pays et le fait bénéficier sur un long parcours du bon marché des transports maritimes.

Nous savons déjà aussi qu'il est très bien desservi par trois réseaux de chemins de fer dont il est une des têtes de ligne. Seules ses relations par voie ferrée avec la région de Lyon, avec la Suisse et l'est de France, laissent sérieusement à désirer. Mais nous avons vu, en étudiant le trafic de la Suisse avec l'Amérique du Sud, par l'intermédiaire de Bordeaux, que le projet d'une nouvelle ligne réalisant le Suisse-Océan était à la veille d'aboutir; d'autre part, Bordeaux est doté depuis le 1er juin dernier, après accord entre les compagnies intéressées, d'une relation directe avec Strasbourg. L'itinéraire comprend le trajet par Colmar, Mulhouse, Besançon, Dijon, Moulins, Montluçon, Limoges, tandis qu'auparavant les seuls trajets pratiques impliquaient de grands détours par Paris ou par Lyon.

L'électrification du réseau du Midi, en cours de réalisation, contribuera aussi grandement à améliorer les relations de Bordeaux avec son arrière-pays. La longueur totale des lignes du réseau du Midi, sur laquelle la traction électrique était prévue avant la guerre, atteignait 785 kilomètres sur près de 4.000 kilomètres que comprend le réseau. Depuis, la Compagnie des chemins de fer du Midi est allée beaucoup plus loin et a élaboré un nouveau projet, actuellement en cours d'exécution, qui tend à l'électrification de la totalité de son réseau pyrénéen et des grandes artères qui le relient à la ligne Bordeaux-Cette. C'est ainsi que l'électrification de la ligne Bordeaux-Bayonne est prévue pour le 1er juillet 1923. A partir de cette date, l'agglomération bordelaise pourra aussi disposer de l'excédent de force des usines hydro-électriques pyrénéennes de la Compagnie des chemins de fer du Midi; et ce sera un événement extrêmement heureux pour

les progrès de ses industries. La longueur totale des lignes de la Compagnie du Midi électrifiées sera portée, après la réalisation de ce nouveau programme (1), à 2.460 kilomètres. La Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans a projeté aussi l'électrification de ses lignes du Massif Central et a demandé et a obtenu récemment, dans ce but, la concession des chutes de la Haute-Dordogne.

Le nombre des lignes de chemins de fer qui aboutissent à un port, les conditions techniques de leur construction et de leur exploitation ont une influence sensible sur l'étendue de la zone desservie par lui. Mais il est un autre facteur extrêmement important qui, celui-ci, intéresse l'exploitation commerciale des chemins de fer et exerce une action directe sur le trafic régional d'un port : nous voulons parler des tarifs de transports.

Sans vouloir entrer dans le détail des questions de tarifs, qui sont extrêmement complexes et du domaine de spécialistes, il nous faut cependant en donner un aperçu schématique pour pouvoir faire comprendre leur influence sur les ports de mer en général et spécialement sur celui que nous étudions.

Avant la guerre et jusqu'en 1919-1920, on distinguait sur chaque réseau plusieurs sortes de tarifs. D'abord le tarif général, à base kilométrique, mais dont les prix au kilomètre décroissent en même temps qu'augmente la distance à parcourir. En effet, l'intensité des transports diminue avec la longueur des parcours à effectuer, et la distance à laquelle un trafic déterminé tend à disparaître marque évidemment la limite du prix de transport qu'il peut supporter ; les compagnies de chemins de fer ont donc intérêt, pour augmenter le nombre des transports, à diminuer le prix kilométrique, en même temps qu'augmentent les distances, jusqu'au point où le prix de transport cesse d'être rémunérateur. De plus, dans le tarif général, il existe six séries, dans lesquelles les marchandises à transporter sont classées selon leur valeur.

---

(1) Article de M. Bernis, ingénieur en chef des ponts et chaussées en retraite, *Les travaux d'électrification du réseau du Midi*, publié par *Revue philomathique* d'avril-juin 1920.

Les marchandises riches, groupées en première série, paient un tarif kilométrique sensiblement plus élevé que les marchandises pondéreuses et bon marché qui sont classées en sixième série. Si l'on avait appliqué à toutes les marchandises une taxe moyenne, elle aurait été excessive pour les marchandises de faible valeur et aurait empêché leur transport.

En dehors de ce tarif général à base kilométrique, il existait sur chaque réseau une foule de tarifs spéciaux intérieurs ou communs, prix fermes ou barèmes, accordant des prix de transport plus réduits à certaines marchandises sur certains parcours pour répondre à des préoccupations ou à des besoins très divers : tarifs internationaux d'exportation et de transit destinés à favoriser ces genres de trafic, tarifs fermes ou de gare à gare, tarifs annexes, etc., destinés à provoquer la création ou le développement de certains trafics, à handicaper une voie ferrée ou une voie d'eau concurrente, etc.

Tous ces tarifs spéciaux avaient provoqué une complexité inextricable de la tarification, où les spécialistes eux-mêmes ne se reconnaissaient qu'avec les plus grandes difficultés ; de plus, ils avaient donné lieu à bien des abus ; les compagnies ou l'État favorisant tel centre aux dépens de tel autre, tel port plutôt que tel autre, telle industrie au détriment de telle autre, ou cherchant, au préjudice de l'intérêt général, à ruiner la batellerie sur une voie d'eau qui concurrençait une voie ferrée plus ou moins parallèle. Aussi, lorsque, après deux majorations successives de 25 p. 100 (25 avril 1918) et de 115 p. 100 (23 février 1920), il devint indispensable, en raison du déficit toujours croissant des compagnies de chemins de fer, d'envisager une revision complète des tarifs, on décida de simplifier le plus possible la tarification. Tous les tarifs spéciaux ne furent pas supprimés, mais devinrent communs à tous les réseaux ; les prix fermes ou de gare à gare, qui avaient donné lieu aux abus les plus nombreux, disparurent, ainsi que les tarifs internationaux de transit et d'exportation.

Cependant, on est revenu depuis sur quelques-unes de ces suppressions, qui avaient été trop radicales, et une vive réaction se produisit dans ce sens. C'est ainsi que les compagnies accordent maintenant, en général, pour l'exportation, une remise de 10 p. 100 sur les prix de transports habituels.

Pour le transit suisse, si le client prouve qu'il aurait payé moins cher en faisant passer sa marchandise par un port étranger : Anvers, Rotterdam, Brême, Hambourg ou Gênes, la compagnie française lui rembourse la différence par voie de détaxe, ce qui n'est, du reste, qu'un palliatif en raison des multiples et longues formalités à accomplir.

Donc, à l'heure actuelle, tarifs généraux et tarifs spéciaux sont à base kilométrique et tendent à devenir communs à tous les réseaux. A notre avis, il en résultera que la zone d'influence de chaque port va voir ses contours se préciser et va tendre à devenir égale pour chacun d'eux à la région géographique qu'il doit normalement desservir. Toutes choses égales d'ailleurs, ces zones se rencontreront en principe à un endroit situé à la moitié de la distance par voie ferrée de chacun d'eux, car les exportateurs et les importateurs auront intérêt à faire passer leurs marchandises par le port le plus proche par voie ferrée de leur point de départ ou de destination, même si le trajet maritime doit en être quelque peu allongé. En effet, les tarifs de transports par chemins de fer ont considérablement augmenté et croissent rapidement en raison des distances, tandis que les prix du fret sont redevenus bon marché et ne varient guère entre deux ports de départ ou de destination relativement voisins.

Bien entendu, il ne résultera pas de la suppression des tarifs fermes que les zones d'influence de tous les ports seront mathématiquement égales et qu'elles auront des limites parfaitement nettes et précises, car bien d'autres facteurs de concurrence continueront à exister entre eux, par exemple l'outillage plus perfectionné de l'un, sa meilleure desserte par les lignes de navigation, l'importance plus ou moins grande des voies de communication avec l'intérieur par voie d'eau, la distance sensiblement moindre à franchir par voie de mer, contribueront à étendre le rayon d'action de l'un aux dépens de tel autre moins favorisé; mais il n'en est pas moins vrai que cette supériorité sera due à des facteurs naturels ou économiques, et non, comme auparavant, à la plus ou moins grande influence politique de ses représentants qui s'ingéniaient à arracher à la faiblesse du gouvernement et des grandes compagnies de chemins de fer des tarifs fermes destinés à le favoriser au détriment du port voisin.

Après avoir vu l'action possible de la transformation récente des tarifs de chemins de fer sur le rôle régional de nos ports en général, il nous reste à préciser celle qu'elle aura sur les relations du port de Bordeaux avec son arrière-pays.

Jusqu'à la réforme de 1920, Bordeaux, comme tous les autres ports français, bénéficiait d'un certain nombre de tarifs spéciaux et de tarifs fermes; mais l'on peut dire qu'il était loin d'être aussi favorisé à cet égard que certains autres ports qui pouvaient le concurrencer tels que Bayonne, La Rochelle, La Pallice ou Marseille.

La plupart de ces faveurs ont été supprimées, mais comme il en a été de même pour celles intéressant les ports rivaux, de l'avis de personnalités spécialisées dans les questions de transport, on peut dire que, dans l'ensemble, les nouveaux tarifs de chemins de fer à base kilométrique favorisent relativement le port de Bordeaux ou plutôt rétablissent à son profit l'équilibre entre les divers ports français qui avait été rompu par une série de tarifs arrachés successivement par ses concurrents aux pouvoirs publics. Dorénavant, en effet, les transports par voie de mer étant sensiblement meilleur marché que ceux par voie ferrée et les tarifs de chemins de fer étant à base kilométrique, les exportateurs et les importateurs auront, en principe, intérêt à faire passer par le port de Bordeaux toutes marchandises dont le point de départ ou de destination en France sera kilométriquement plus rapproché du port de Bordeaux que d'un autre port. Et comme nous le disions au début de cet exposé de l'influence des tarifs de chemins de fer sur le rôle régional du port de Bordeaux, cette circonstance va contribuer à préciser les contours de sa zone d'influence.

*
* *

Si le port de Bordeaux voit son rôle régional favorisé par la façon dont il est desservi par voie ferrée, il n'en est malheureusement pas de même quant aux voies de navigation intérieure. Alors qu'à Dunkerque les canaux apportent et enlèvent au moins un tiers des marchandises de mer embarquées ou débarquées dans le port, et qu'à Rouen, la batelle-

rie de la Seine en transporte plus des deux tiers, la navigation fluviale ne joue qu'un rôle effacé dans le trafic du port de Bordeaux. D'après M. Clavel, la répartition du tarif entre les divers modes d'évacuation ou d'arrivée était la suivante en 1916 :

le camionnage (pour les industries et commerces locaux), 30 p. 100;
la voie ferrée, 60 p. 100;
le cabotage (réexportation), 3 p. 100;
la navigation fluviale (1), 7 p. 100.

Cette situation est infiniment regrettable, car la navigation fluviale est un auxiliaire précieux pour le rôle régional d'un port. Elle seule, en effet, permet aux marchandises pondéreuses et de faible valeur d'être expédiées du port loin dans l'intérieur des terres et de faire l'objet d'exportations lorsque leur lieu de production ou d'extraction n'est pas dans son voisinage immédiat; et nous avons vu que, toutes choses égales d'ailleurs, ce sont ces marchandises qui ont le plus d'intérêt à remonter jusqu'à un port ou rivière tel que Bordeaux.

Cependant, si l'on considère une carte du réseau navigable qui dessert le port de Bordeaux, il semble *a priori* assez favorablement partagé; n'est-il pas, en effet, en communication par la Garonne et ses affluents, par le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi, avec la partie la plus fertile du sud-ouest de la France, et avec la région méditerranéenne, tandis que par la Dordogne et son affluent, l'Isle, il a des voies d'accès vers le centre ?

Malheureusement la réalité est loin de répondre aux apparences et de multiples raisons expliquent la part dérisoire de la navigation fluviale dans le mouvement du port de Bordeaux.

Pour les voies d'eau naturelles : Garonne, Dordogne et leurs affluents, les principales causes du peu d'activité de la navigation sont d'abord l'extrême irrégularité du régime des eaux provoquée par le déboisement des montagnes dans lesquelles elles prennent leur source, d'où des crues dévas-

(1) Clavel, *op cit*, p. 31.

tatrices et un débit déficitaire pendant la saison chaude, et ensuite la mauvaise conformation géologique du lit de la plupart de ces rivières ; une succession de seuils ou de hauts-fonds les divise en plusieurs biefs entre lesquels les communications sont souvent très difficiles sinon impossibles.

Quant à l'indigence du trafic sur les rivières canalisées et canaux du Midi, les causes sont d'abord dans l'insuffisance et l'excessive variété des ouvrages d'art. Alors qu'il est admis depuis le vote du programme Freycinet (L. 5 août 1879) que les dimensions minima de ces ouvrages doivent, pour permettre le développement de la navigation fluviale moderne, assurer le passage des péniches flamandes qui ont 38^m50 de long, 1^m80 de tirant d'eau et un tonnage de jauge de 300 tonnes, le mouillage, les écluses et les ponts du canal du Midi ne permettent la circulation que de bateaux ayant 28 mètres de longueur sur 5^m25 de largeur, une jauge de 190 tonnes au maximum et une portée en lourd de 160 tonnes métriques environ, tandis que les ouvrages du canal latéral à la Garonne, qui commence à Toulouse et va jusqu'à Castets, en amont de Bordeaux, autorisent l'admission des chalands ayant 30 mètres de long, 5^m80 de large, une calaison de 1^m85 et pouvant porter jusqu'à 180 tonnes ; mais de tels bateaux doivent s'arrêter à Toulouse à l'entrée du canal du Midi, en raison des dimensions plus restreintes des ouvrages d'art dudit canal.

Tous les programmes d'amélioration de nos voies navigables (programme Freycinet, 1879 ; programme Baudin, 1903) ont sacrifié les canaux du Midi aux canaux du Nord, sous le prétexte que la circulation existante ne justifiait pas les dépenses à engager ; c'est une mauvaise raison, car si la voie d'eau Océan-Méditerranée était dans la même situation technique que les canaux de la région du Nord, le trafic qui s'y fait augmenterait certainement d'une façon considérable et malgré tout il est dès à présent non négligeable.

Il y a été transporté à toute distance :

En 1913.....	800.000	tonnes (maximum).
En 1914.....	750.455	»
En 1915.....	431.000	»
En 1916.....	473.000	»

En 1917.....	399.000	tonnes.
En 1918.....	599.000	»
En 1919.....	619.000	»
En 1920.....	485.000	» (1).

De plus, on peut dire qu'aucune amélioration n'a été faite sur cette voie navigable depuis 1859 et ajouter que, depuis la guerre, les travaux d'entretien n'y ont pas même été effectués ; aussi n'est-il pas étonnant qu'elle soit dans un état lamentable et qu'il faille actuellement un mois pour aller de Narbonne à Bordeaux par voie d'eau.

Les intéressés, et en particulier les usagers du port de Bordeaux, peuvent cependant avoir un espoir que le motif de leurs légitimes réclamations cessera enfin dans un avenir plus ou moins proche, puisque M. Le Trocquer, ministre des Travaux publics, ayant promis à la Chambre des députés, au cours de la séance du 1er juin 1921, qu'il déposerait à très bref délai un projet de loi comportant une dépense de 270 millions destinée à mettre le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi au gabarit de la péniche de 300 tonnes, a tenu ses engagements en octobre 1921. Les travaux sont prévus comme devant s'échelonner sur une période de dix à quinze ans après le vote du projet par le Parlement.

Une autre raison de la décadence de la batellerie sur la voie d'eau Océan-Méditerranée est la concurrence ruineuse que lui a faite jusqu'à présent la ligne de chemin de fer de Bordeaux à Cette. Nous nous trouvons ici, en effet, en présence d'un des exemples les plus typiques de ce conflit endémique entre la batellerie et le chemin de fer qui a entravé le développement de régions entières de la France, mais a nui aussi aux intérêts bien compris des compagnies de chemins de fer, comme le prouve le développement parallèle du trafic entre Rouen et Paris par la Seine et par la voie ferrée.

Lorsque en 1897 l'État racheta à la Compagnie des chemins

---

(1) Chiffres fournis par le ministre des Travaux publics à la Chambre des députés lors de la discussion du projet de loi portant ratification de la convention supprimant les tarifs annexes aux tarifs généraux de la Compagnie des chemins de fer du Midi (Séance du 31 mai 1921, *J. off.* du 1er juin, p. 2445).

de fer du Midi le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi, cette dernière obtint l'homologation d'un tarif spécial appelé le tarif annexe, qui concernait des marchandises faisant l'objet d'un gros trafic sur la ligne Bordeaux-Cette, parallèle à la voie d'eau Océan-Méditerranée. Les marchandises visées étaient principalement les vins, les céréales, les soufres, les peaux de moutons, les bois, les fourrages, les pailles, etc. Ce tarif annexe, qui était environ le tiers du trafic ordinaire de petite vitesse sur les lignes de la Compagnie des chemins de fer du Midi autres que la ligne Bordeaux-Cette et dont l'application causait une perte certaine pour la compagnie, n'avait d'autre but que de ruiner la batellerie, qu'elle considérait à tort comme une rivale dangereuse.

Lors du relèvement des tarifs des chemins de fer de 1920, la compagnie maintint soigneusement le tarif annexe. C'est ainsi que le transport en petite vitesse des vins en fûts par expéditions de 5 tonnes coûtait encore tout dernièrement, de Bordeaux à Cette, 26 fr. 50 la tonne pour 476 kilomètres, alors que de Bordeaux à Tarbes, on paie 59 fr. 70 la tonne pour 232 kilomètres. Par bateau, il fallait payer 59 fr. 58 pour le même transport de Bordeaux à Cette. Une vive campagne de presse, menée par les représentants qualifiés des régions intéressées, vient de faire cesser cet état de choses, d'autant plus regrettable que c'était finalement l'État qui, par le jeu de la garantie d'intérêt, payait les pertes que s'imposait volontairement la Compagnie des chemins de fer du Midi pour ruiner la batellerie au détriment de l'intérêt général (1). La Chambre des députés, dans sa séance du 31 mai 1921 (2), a voté un projet de loi tendant à l'approbation d'une convention de l'État avec la Compagnie des chemins de fer du Midi, relative à la suppression de ce tarif annexe. Ce projet, voté postérieurement par le Sénat, est devenu la loi du 17 juillet 1921, publiée au *Journal officiel* du 20 juillet 1921. Cette loi rend aussi exécutoire une autre

(1) Cf. les articles *Chemins de fer et batellerie* et *Pour les transports*, de M. Jules Cels, député, président de la Commission des travaux publics, parus dans le journal *La France de Bordeaux et du Sud-Ouest* les 16 et 30 nov. 1920.

(2) Cf. *J. off.* du 1er juin 1921, p. 2445 et suiv.

convention, entre les mêmes parties, par laquelle la Compagnie des chemins de fer du Midi s'oblige à faciliter la création de gares fluviales et de raccordements reliant les voies d'eau à son réseau. La mise en application de ces nouvelles conventions causera certainement au début quelque préjudice au port de Bordeaux, car elles prévoient une augmentation de 3 à 400 p. 100 des tarifs de transport des marchandises visées par le tarif annexe ; mais ce sacrifice momentané sera largement compensé par la suite, grâce au développement de la batellerie sur les canaux du Midi, à la baisse des prix des transports par voie d'eau et au développement du rôle régional de Bordeaux qui en résultera.

Il est enfin un dernier inconvénient des voies d'eau qui desservent le port de Bordeaux : c'est leur manque de liaison avec le système fluvial du reste du pays. Elles sont reliées nominalement avec le bassin du Rhône par le canal des Étangs et pas du tout avec celui de la Loire et de l'Adour. Et cependant, le programme Freycinet de 1879 prévoyait la construction d'un canal destiné à faire communiquer le bassin de la Loire et celui de la Garonne et celle d'un canal, dit des Grandes-Landes, assurant la liaison avec le bassin de l'Adour, comme, du reste, la transformation de la ligne Océan-Méditerranée en une ligne principale au gabarit de la péniche flamande de 300 tonnes.

Aucune de ces trois parties du programme de 1879 n'a été exécutée et même un rapport du Conseil général des ponts et chaussées du 30 mars 1909 a rangé parmi les travaux à abandonner les projets de travaux neufs de ce programme qui intéressent notre région. Nous avons vu cependant que l'amélioration des canaux du Midi avait fait récemment l'objet d'un projet de loi déposé par le ministre des Travaux publics sur le bureau de la Chambre des députés (1).

Quant au projet tendant à la jonction de la Loire supérieure à la Garonne par l'intermédiaire de la Dordogne et de ses affluents, il n'est pas chose nouvelle, puisque la première

(1) Pour toutes les questions intéressant le réseau navigable du sud-ouest de la France, cf. l'étude approfondie qui en a été faite par M. Huyard dans son livre, *Le port de Bordeaux*, paru en 1910.

étude approfondie fut faite entre 1820 et 1830 et que sa réalisation était prévue par le programme de 1879. Cependant, le Sud-Ouest n'aurait probablement pas pu espérer le voir avant longtemps entrer dans le domaine du possible, si l'électrification du réseau de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans n'était pas venue apporter récemment dans la question un fait nouveau extrêmement important et n'avait pas aplani certaines difficultés techniques et financières qui avaient jusqu'ici paru insurmontables.

Le programme de la Compagnie d'Orléans comporte l'aménagement de la Haute-Dordogne et de ses affluents, le Chavanon et la Rhue, pour la captation de leurs forces hydro-électriques. Ce programme une fois réalisé, ainsi que le projet plus vaste, encore à l'étude, d'une Société de la Dordogne, analogue à la « Société nationale du Rhône » qui vient d'être créée, joints aux travaux déjà terminés ou en cours d'exécution pour le compte de la « Société d'énergie électrique du Sud-Ouest » à Tuillières, Mauzac, Lalinde et Argentat, auront ce résultat extrêmement heureux d'avoir régularisé et canalisé, sans aucune dépense pour l'État, toute la haute et moyenne Dordogne jusqu'à Bergerac. D'autre part, le projet Bergerac-Bordeaux navigable étant définitivement approuvé par l'administration et classé dans la section des travaux urgents du programme Cels, le canal de la Loire à la Garonne prend l'aspect d'un projet réalisable qu'il n'avait jamais eu jusqu'ici (1).

Et ceci a une extrême importance pour le port de Bordeaux, qui non seulement pourra desservir à meilleur marché une partie importante de son arrière-pays actuel : Dordogne, Corrèze et Puy-de-Dôme, mais sera, de plus, relié par voie d'eau au bassin métallurgique de la Loire, ainsi qu'au reste de la France, particulièrement à l'Alsace-Lorraine et à la région parisienne. Ces nouveaux moyens de communication économiques ne manqueront pas d'augmenter sérieusement son rayon d'action surtout pour les exportations et les importations de produits lourds, qui ne peuvent

(1) Sur les divers tracés proposés pour le canal de la Loire à la Garonne, cf. *L'Illustration économique et financière*, n° du 8 avril 1922.

supporter les frais d'un transport à grande distance par voie ferrée.

Nous ne reviendrons pas sur les voies de communication routières que possède Bordeaux. Nous avons déjà vu, en étudiant sa situation géographique, qu'il était très bien partagé à cet égard. Les transports automobiles qui empruntent les grandes routes se sont très sensiblement développés pendant la guerre, en raison de l'engorgement des chemins de fer, mais leurs prix de revient, actuellement encore sensiblement plus forts, restreignent leur champ d'action à quelques marchandises de luxe ou périssables, dont le prix élevé leur permet de supporter de gros frais de transport. Bordeaux, grâce à l'heureuse disposition des routes qui le desservent, est et doit devenir de plus en plus le centre d'où le grand tourisme sud-américain rayonnera vers les sites pittoresques de la Dordogne et de la Corrèze, vers les stations thermales du Massif Central, vers les gorges sauvages et les Causses du Tarn, du Lot, de la Lozère et de l'Aveyron, vers les Pyrénées et toutes ses stations thermales et climatériques, enfin vers les plages de la Côte Basque et de toute la Côte d'Argent, ainsi que vers les lacs landais, dont l'admirable beauté est encore trop peu connue en France et à l'étranger.

§ 3. — **Les limites de la zone d'influence du port de Bordeaux.**

Il est difficile, sinon impossible, de les préciser exactement, car elles varient constamment, en raison d'une multitude de facteurs : poids, volume, prix des diverses marchandises susceptibles d'être exportées ou importées, plus ou moins grande facilité des relations maritimes avec les pays étrangers, plus ou moins bonne organisation des communications par voie fluviale ou par voie ferrée, tarifs des transports, besoins et degré de prospérité plus ou moins grands de la région, création de nouvelles industries ou cessation de l'exploitation de certaines usines, etc. C'est ainsi que nous avons déjà vu les changements dans la zone d'influence du port de Bordeaux qu'est susceptible de produire la nouvelle méthode de tarification kilométrique appliquée aux transports par voie ferrée.

L'augmentation des prix de ces transports, qui sont actuellement deux à quatre fois plus élevés qu'avant la guerre selon les marchandises envisagées, est aussi susceptible de modifier les limites de la zone d'action de Bordeaux en rendant impossibles les transports à longue distance de certaines marchandises lourdes, encombrantes et bon marché.

Cependant, il faut se garder d'exagérer l'importance qu'a pu avoir l'élévation du coût des transports par voie ferrée sur l'écart qui persiste à se manifester entre les prix de gros et de détail, sur la hausse du prix de la vie et la diminution des transactions commerciales qui l'a suivie, et de dire, comme certains commerçants et industriels directement intéressés, que les tarifs des chemins de fer sont une des causes principales de ces phénomènes. En effet, il a été démontré par l'enquête du Comité consultatif des chemins de fer, lors de la majoration de 115 p. 100, que le prix des transports a été en général beaucoup moins majoré proportionnellement que le prix des marchandises, et qu'il grève par conséquent moins les prix de revient des détaillants qu'avant la guerre. En admettant un parcours de 300 kilomètres (qui correspond sensiblement à la moyenne de notre pays), les taux actuels des transports ne justifient, en effet, si on laisse de côté les tarifs exceptionnels, qu'une élévation des cours de 1914 variant, suivant les produits, de 3 à 19 p. 100 (1). L'élévation des tarifs des chemins de fer n'aura donc pas, à notre avis, pour nos ports, les conséquences désastreuses que certains ont annoncées : une restriction importante et définitive de leur rôle régional et de leur trafic.

Nous pouvons tirer des relations de Mazamet avec le port de Bordeaux un autre exemple des multiples facteurs qui peuvent influer sur la zone d'influence d'un port. L'importante industrie du délainage des laines installée à Mazamet s'approvisionnait presque exclusivement, il y a une vingtaine d'années, de laines d'Amérique du Sud, par l'intermédiaire du port de Bordeaux, mais ses usines se multipliant et se

(1) Rapport présenté par le conseil d'administration du Crédit Lyonnais à l'assemblée générale des actionnaires de cette société et publié, en avril 1921, par l'*Illustration économique et financière*, numéro du 30 avril 1921.

développant, elle dut recourir aux autres pays exportateurs de peaux de moutons : l'Australie et la colonie du Cap, si bien qu'en 1913 elle recevait à peu près autant de peaux de moutons par l'intermédiaire du port de Marseille que par celui de Bordeaux. La guerre est venue modifier encore cette situation. L'Angleterre, en effet, se réserva la production lainière de ses colonies et Mazamet recommença à s'approvisionner presque exclusivement en Amérique du Sud, par l'intermédiaire du port de Bordeaux.

Nous verrons, en étudiant les importations de charbon du port de Bordeaux (1), que sa zone d'influence pour la distribution régionale de ce combustible a aussi sensiblement varié.

Tous ces exemples nous montrent combien il est difficile de préciser les limites de l'arrière-pays d'un port et combien elles sont instables. Cependant, nous pouvons nous faire une idée approximative de celui de Bordeaux, en examinant l'étendue de la « Région économique de Bordeaux et du Sud-Ouest », qui constitue le VIII[e] groupement des chambres de commerce.

On sait qu'en 1918, M. Clémentel, alors ministre du Commerce et de l'Industrie, eut l'idée d'utiliser les articles 18 et 24 de la loi du 9 avril 1898, permettant aux chambres de commerce de s'unir, pour essayer de constituer dès à présent des organismes régionaux vivants, autour desquels viendraient peu à peu se cristalliser les groupements économiques de chaque région, ce qui fortifierait le mouvement régionaliste et activerait la réforme administrative trop lente à se réaliser. Il eut aussi l'heureuse inspiration de ne pas imposer aux intéressés une nouvelle division artificielle de la France sortie toute rigide des bureaux de son ministère, telle Minerve sortant toute armée du cerveau de Jupiter, après tant d'autres intéressant les ministères voisins. Il proposa aux chambres de commerce un plan de division en leur laissant le soin de peser leurs intérêts communs et divergents avant de se grouper entre elles. C'est après cette étude et cette entente préalable que furent pris l'arrêté ministériel du 5 avril 1919, constituant dix-sept groupements économiques régionaux de chambres de

(1) Cf. chap. III, sect. I, § 5.

commerce, et l'arrêté et l'instruction du 12 avril 1919, relatifs à l'organisation et au fonctionnement des groupements régionaux de chambres de commerce. Ces arrêtés de principe ont été postérieurement modifiés sur de nombreux points de détail.

L'arrêté du 12 avril prévoyait qu'une même chambre peut adhérer à titre principal à une région économique et pour divers intérêts particuliers à une ou plusieurs régions voisines, et ce sur la demande de la Chambre de commerce de Bordeaux.

En indiquant les chambres de commerce qui ont adhéré à titre principal à la Région de Bordeaux et du Sud-Ouest et celles qui ont senti avoir assez de liens avec son port pour demander à faire partie de sa zone d'attraction, nous aurons donné une idée aussi exacte que possible de la région sur laquelle il exerce une influence prépondérante.

La Région économique de Bordeaux et du Sud-Ouest réunit :

1° Huit chambres de commerce constituant le VIII[e] groupement proprement dit : Agen (département du Lot-et-Garonne), Auch (département du Gers), Bayonne (département des Basses-Pyrénées), Bergerac (arrondissement de Bergerac, dans le département de la Dordogne), Bordeaux (département de la Gironde, moins l'arrondissement de Libourne), Brive (arrondissement de Brive, dans le département de la Corrèze), Libourne (arrondissement de Libourne, dans la Gironde), Mont-de-Marsan (département des Landes) ;

2° Dix chambres appartenant à titre principal à des groupements limitrophes, mais qui ont été autorisées à adhérer, pour la sauvegarde de leurs intérêts particuliers, au groupement dont Bordeaux est le siège : Angoulême (département de la Charente, moins l'arrondissement de Cognac), Cahors (département du Lot), Castres (arrondissement de Castres, moins les cantons de Mazamet et de Saint-Amand-Soult, dans le département du Tarn), Clermont-Ferrand (arrondissement de Clermont-Ferrand et d'Issoire, dans le Puy-de-Dôme), Mazamet (cantons de Mazamet et de Saint-Amand-Soult), Périgueux (département de la Dordogne, moins l'arrondissement de Bergerac), Rochefort (département de la Charente-Inférieure, moins l'arrondissement de La Rochelle), Tarbes

(département des Hautes-Pyrénées), Tulle (département de la Corrèze, moins l'arrondissement de Brive) (1).

§ 4. — Caractères économiques généraux de la zone d'influence du port de Bordeaux et leurs conséquences.

La zone d'influence du port de Bordeaux comprend donc sensiblement les vallées de la Garonne, de la Dordogne et de leurs affluents, les Landes et la partie occidentale des Pyrénées.

Si l'on examine les caractéristiques économiques de cette région, on ne peut qu'être frappé par le fait que c'est une région riche, tirant ses principales ressources de l'agriculture, de l'élevage et de ses vastes forêts. Au contraire, elle est peu industrielle et cela s'explique, car elle ne possède en quantités suffisantes aucun des deux éléments encore indispensables au développement de l'industrie : le minerai de fer et le charbon. A peine y trouve-t-on, tout à fait à la périphérie, deux petits bassins houillers, celui d'Aubin-Decazeville dans l'Aveyron et celui d'Albi-Carmaux dans le Tarn. Quant aux minerais de fer, on en rencontre quelque peu à Fumel (Lot-et-Garonne) et dans les Pyrénées des gîtes nombreux, mais peu importants et situés à des altitudes telles qu'ils n'ont été pour ainsi dire pas exploités d'une façon moderne jusqu'à la guerre.

Au contraire, grâce à la fertilité remarquable de son sol, le Sud Ouest donne lieu par ses récoltes, en dehors de l'alimentation de ses populations, à des transactions importantes avec l'extérieur. La Gironde de tout temps a exporté ses vins incomparables, de même que les Charentes et le Gers leurs eaux-de-vie réputées de Cognac et de l'Armagnac ; la Dordogne, la Corrèze fournissent des truffes, des champignons, des noix, des châtaignes, des primeurs, les Charentes des pommes de terre qui, pour une large part, sont également expédiées à l'étranger par le port de Bordeaux ; les petits pois, haricots verts, tomates et autres légumes de premier choix,

(1) Cf. *La région économique de Bordeaux et du Sud-Ouest*, brochure de propagande publiée en avril 1922.

cultivés dans la Gironde, le Lot-et-Garonne, le Tarn et-Garonne, servent de matières premières à de nombreuses et importantes fabriques de conserves, dont les marques sont très appréciées à l'extérieur, tandis que les coteaux qui dominent les vallées de la Garonne et de ses affluents produisent et exportent des fruits savoureux, tels qu'abricots, bigarreaux, chasselas, pommes, poires, pêches, prunes, etc.

Tous ces produits de luxe, fournis en abondance par la région du Sud-Ouest, constituaient jadis un fret extrêmement intéressant pour le port de Bordeaux, mais depuis la mise en service des grands cargos qui constituent la flotte commerciale moderne, ils sont devenus un élément beaucoup moins important, car, en raison de leur peu de poids et de volume, ils ne peuvent fournir à ces navires qu'un complément de cargaison.

Le port de Bordeaux a eu la bonne fortune de trouver dans les ressources forestières de son arrière-pays, à peu près au moment où s'est faite la transformation de la flotte commerciale, un fret de sortie s'adaptant très bien par son poids et son volume aux nouvelles exigences de la navigation : les poteaux de mines, les résines, l'essence de térébenthine, les brais et les colophanes provenant des pins des Landes, de la Gironde et du Lot-et-Garonne.

Il n'en est pas moins vrai qu'un vaste arrière-pays agricole, comme la région du Sud-Ouest, est bien moins intéressant pour un port qu'une zone d'influence plus restreinte, mais dotée d'industries extractives et métallurgiques, chimiques ou textiles actives qui exportent et importent par grandes masses les matières premières, le charbon, etc., ou des produits fabriqués.

En principe, un arrière-pays agricole est un moins bon client pour un port qu'un interland industriel, mais d'autres particularités contribuent à aggraver cette situation préjudiciable au port de Bordeaux. D'abord, non seulement le Sud-Ouest est une région agricole, comme le montrent d'une façon frappante les statistiques du recensement de 1911, puisque sa population rurale équivalait à cette époque aux 73 p. 100 de sa population totale, alors que la moyenne générale en France est de 55,8 p. 100, mais encore la Gascogne est une

contrée où règne la petite propriété. Les paysans y pratiquent la culture variée et vivent sur leur domaine en se contentant d'un minimum d'échanges avec l'extérieur. Au milieu de l'extrême diversité des récoltes que leur sol fertile est susceptible de produire, bien peu savent se spécialiser et choisir celles qui seraient les plus rémunératrices. Enfin, un fléau qui ne laisse pas d'être angoissant pour l'avenir désole cette région pourtant riche et prospère et contribue à son repliement sur elle-même si préjudiciable à notre port : nous voulons parler du dépeuplement effrayant qui sévit sur toute la vallée de la Garonne.

Il a lieu bien plus par manque de natalité que par émigration, car aucun centre industriel n'est à proximité pour enlever des bras à la campagne. Pour certains départements de cette région, les taux de la natalité sont parmi les plus bas que l'on enregistre en France. C'est ainsi qu'en soixante-dix ans, de 1851 à 1921, la population des 11 départements de l'Aquitaine occidentale a baissé de 14 p. 100. Si la perte totale n'est pas plus forte, c'est parce qu'un seul département, celui de la Gironde, grâce à l'attirance produite par le grand centre de Bordeaux, a donné une augmentation notable. Quant aux 10 autres départements, dans le même intervalle, ils ont perdu 23 p. 100 de leurs habitants. Le plus touché est celui du Gers qui, en 1821, avait 301.326 habitants et qui n'en compte, en 1921, que 194.405 (1). Pendant ces vingt dernières années, la population du Lot a diminué de 22 p. 100 et celle du Tarn-et-Garonne de 18 p. 100. La vallée de la Garonne est aussi une des contrées de France où l'on trouve le moins de familles de six enfants.

Il ne faut pas cependant conclure, après avoir énuméré ses causes de faiblesse, que la fonction régionale joue un rôle négligeable dans le trafic du port de Bordeaux. Nous allons avoir la preuve du contraire en étudiant les divers éléments qu'elle lui procure. C'est elle, en effet, qui lui a fourni son premier fret : le vin et son importance actuelle tend à se développer grâce à la diffusion du courant électrique à bon

(1) Chiffres fournis au IIIe Congrès de la natalité tenu à Bordeaux du 22 au 26 septembre 1921.

marché dans le Sud-Ouest, ce qui facilitera la création des industries et aussi grâce aux progrès des transports frigorifiques qui permettront de conserver les fruits et légumes frais et, par conséquent, de les produire en plus grandes quantités. Il faut aussi rendre hommage aux efforts de propagande de puissantes compagnies ou associations qui luttent pour amener les cultivateurs à une spécialisation féconde et à une intensification de leur production.

SECTION II

LES ÉLÉMENTS DE TRAFIC PROCURÉS AU PORT DE BORDEAUX PAR SON ARRIÈRE-PAYS

Nous avons montré au commencement de ce chapitre quelle a été l'évolution générale des ports de mer de la fonction commerciale à la fonction régionale et comment elle est devenue absolument indispensable pour eux, sous peine de déchéance, en raison des transformations radicales qui se sont produites dans la technique des constructions navales et de la navigation au cours de la deuxième moitié du XIX[e] siècle.

Dans cette deuxième section, nous nous proposons d'examiner les principales marchandises qui passent par le port de Bordeaux en provenance ou à destination de son arrière-pays, en les groupant comme suit :

1° Les produits tirés du sous-sol ou du sol de la région pour être exportés à l'état brut ou après avoir été manufacturés;

2° Les combustibles et matières premières provenant de l'étranger et employés par des industries régionales qui réexportent ensuite une partie de leurs produits fabriqués;

3° Les marchandises importées pour être consommées ou utilisées dans la région du Sud-Ouest.

§ 1. — Exportations de produits régionaux par le port de Bordeaux.

Il est curieux de remarquer que Bordeaux n'a pas suivi l'évolution qui a été celle de presque tous les grands ports modernes. Il n'a pas commencé, comme eux, par être un lieu

d'entrepôt et d'échange pour les marchandises exotiques, c'est au contraire la fonction régionale qui y est apparue la première et elle n'a jamais cessé d'être un élément important de son trafic. Cette anomalie, qui peut dérouter un observateur superficiel des faits économiques, est facile à expliquer si on les examine avec un peu d'attention. Il suffit de considérer d'abord la situation géographique du port de Bordeaux qui, profondément enfoncé au milieu des terres, à 98 kilomètres de l'Océan, va pour ainsi dire au-devant de son vaste arrière-pays pour l'atteindre au carrefour de deux grandes routes naturelles, reliant l'une les pays du nord de l'Europe à la péninsule ibérique et l'autre la Méditerranée à l'Atlantique, et surtout de songer au produit essentiel de la contrée qui l'entoure immédiatement : *le vin*.

C'est, en effet, le vin qui a créé le port de Bordeaux, qui lui a fourni son premier fret (particulièrement pour l'Angleterre) et qui y a attiré en retour les importations ; c'est lui qui, depuis le moyen âge jusqu'à nos jours, a contribué à sa prospérité, parfois presque uniquement, toujours pour une part importante.

Or ce vin, justement renommé, jadis boisson de luxe d'un prix élevé, convenait à merveille au trafic maritime d'autrefois, car le coût des transports par voie de mer n'autorisait que ceux des marchandises chères. D'un autre côté, le manque de moyens de communication terrestres, qui paralysait le développement des relations des ports avec leur arrière-pays, ne gênait nullement l'exportation des vins par Bordeaux. Ce port jouissait, en effet, du privilège, unique alors, d'avoir pour ainsi dire à ses portes les vignobles qui les produisaient en abondance.

En effet, ceux du Médoc s'étendent depuis Bordeaux jusqu'à l'embouchure de la Gironde sur la rive gauche du fleuve. Les vins rouges et blancs des Graves sont produits sur la même rive immédiatement en amont de Bordeaux, et, si l'on remonte sur la rive gauche de la Garonne jusqu'à Preignac et Langon, on trouve les coteaux peu élevés du Sauternais, ainsi que ceux de Sainte-Croix-du-Mont, qui leur font face de l'autre côte de la rivière, où sont récoltés les premiers vins blancs du monde.

L'arrondissement de Libourne, situé un peu au nord de Bordeaux, à cheval sur les deux rives de la Dordogne, fournit aussi d'excellents vins blancs et rouges dont les crus les plus renommés sont ceux de Saint-Émilion, Pomerol et Fronsac.

Enfin, en dehors de tous ces grands vins, il en existe d'autres de second ordre, qui ne sont cependant pas négligeables : c'est ainsi que la région qui s'étend en triangle entre la Garonne et la Dordogne et qui vient finir au Bec-d'Ambès fournit aussi des vins appréciés ; un autre vignoble s'étend sur la rive droite de la Gironde entre Cubzac et Blaye. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que les vignobles couvrent en Gironde une superficie de 140.000 hectares au moins.

La plus grosse partie des vins récoltés dans la région qui environne immédiatement Bordeaux y a, de tout temps, été transportée par voie d'eau ou voie de terre, et ils ont constitué un élément extrêmement important pour le commerce extérieur du port.

Il faut arriver à la seconde moitié du XIX^e^ siècle pour voir décroître en quantité, et encore plus en valeur, les exportations de vins du port de Bordeaux. C'est ainsi que de 1863 à 1913, les exportations de vins de la Gironde, en fûts et en bouteilles, sont passés de 697.289 hectos valant 93.875.902 francs à 586.498 hectos valant 46.131.886 francs, ce qui représente des diminutions respectives de 16 et de 51 p. 100.

Les causes en sont multiples et diverses (1).

La baisse de la valeur des vins exportés, sensiblement plus considérable que celle des quantités, est due à la concurrence que font aux vins fins, mais légers, de Bordeaux, les vins abondants et communs, mais très alcoolisés, du midi de la France, d'Algérie, d'Espagne et d'Italie ; une bonne partie des clients étrangers, dont le palais est accoutumé aux apéritifs vulgaires et forts, les préfèrent aux bordeaux, dont ils sont incapables d'apprécier la finesse.

---

(1) *Enquête de la commission mixte de commerce et d'industrie sur la situation du département de la Gironde et du port de Bordeaux*, 1903 ; Rapport de M. Lopès-Dias.

Les viticulteurs girondins ont aussi une part de responsabilité dans la diminution de l'exportation de leurs vins. En effet, leur degré assez faible d'alcool les rendant le plus souvent impropres à supporter un long voyage maritime vers les pays chauds, les négociants de Bordeaux avaient pris l'habitude de couper de vins d'Espagne ceux qu'ils expédiaient dans les pays d'outre-mer, et petit à petit, les vins étrangers étaient venus sur la place de Bordeaux en raison des possibilités de vente et surtout de réexportation qui s'offraient à eux. Ainsi s'était créé dans notre port le marché mondial du vin. Mais les propriétaires girondins virent d'un très mauvais œil cette introduction massive, sur la place de Bordeaux, de vins étrangers qui, pensaient-ils, faisaient concurrence aux leurs et favorisaient la fraude; ils obtinrent, en 1899, que l'importation des vins de plus de 12 degrés fût interdite et surtout que fussent supprimés les entrepôts spéciaux où les coupages des vins étrangers avec les vins de Bordeaux s'effectuaient en franchise des droits de douanes. De plus, ils se sont, pour les mêmes raisons, longtemps opposés, avec énergie, à la création d'une zone franche à Bordeaux.

Les conséquences de cette politique économique à courte vue ne tardèrent pas à se faire sentir; l'importation des vins étrangers, qui avait perdu sa principale raison d'exister, tomba progressivement d'une moyenne d'un million et demi d'hectolitres au tiers environ de cette quantité, mais, de plus, conséquence grave, les clients étrangers prirent l'habitude de s'approvisionner directement chez les producteurs espagnols, portugais ou italiens, sans passer par l'intermédiaire des négociants bordelais, qui perdirent aussi les commandes de vins fins que les clients leur faisaient en même temps que celle des vins ordinaires, et les exportations des vins de Bordeaux baissèrent d'autant.

D'autre part, certains pays consommateurs de vin, où la culture de la vigne pouvait s'acclimater, ont tenté avec succès de se suffire. C'est ainsi que la République Argentine, qui était autrefois un gros client de Bordeaux, a planté des vignobles, actuellement florissants, dans les provinces de Mendoza, de San Juan et du Rio Negro, et non seulement ils subviennent facilement, avec une production annuelle de 5.000.000 d'hecto-

litres, à la consommation de vins ordinaires du pays, mais encore ils lui permettent de concurrencer nos vins en Uruguay, au Brésil et en Colombie.

Le Chili, la Roumanie, l'Australie ont aussi développé leurs vignobles; ils sont maintenant en mesure de satisfaire leurs propres besoins et même de faire de l'exportation.

Voici, du reste, par ordre d'importance, la liste des principaux pays producteurs de vins :

France	55.000.000	d'hectos.
Italie	43.000.000	»
Espagne	22.000.000	»
Argentine	5.000.000	»
Portugal	4.500.000	»
Chili	4.000.000	»
Grèce	2.750.000	»
Roumanie	660.000	»
Australie	257.000	» (1).

Nos vins fins de la Gironde sont incontestablement supérieurs aux vins produits à l'étranger, et la victoire leur serait facilement assurée sur le marché mondial si des droits de douanes ou de circulation quasi définitifs n'étaient pas venus, surtout depuis la guerre, entraver leur introduction sur un bon nombre de marchés étrangers, soit que ces droits aient été établis dans le but d'évincer un concurrent dangereux, soit parce que nos vins sont considérés comme des objets de consommation de luxe qu'il faut restreindre.

Sont actuellement dans ce cas, l'Angleterre, l'Autriche, l'Argentine, le Brésil, le Danemark, l'Espagne, la Pologne, la Suisse. Quant à l'Allemagne, qui était de beaucoup le client le plus important de Bordeaux avant la guerre pour les vins en fûts, puisque, sur une exportation totale de 545.731 hectolitres de vins de la Gironde en 1913, elle en recevait 109.871, elle s'est ingéniée à tourner le Traité de Versailles, qui l'obligeait à laisser entrer les vins français au même titre que les vins étrangers, et, sous prétexte de préserver son change, en limitant l'importation des produits de luxe, elle n'en reçoit qu'un contingent dérisoire.

---

(1) Cf. *Le Sud-Ouest économique,* n° du 23 juill. 1921, *Le commerce des vins de Bordeaux à l'étranger.*

Enfin, il nous reste à parler de la campagne prohibitionniste qui, pour combattre l'alcoolisme, a fait interdire, ou tout au moins restreindre considérablement, l'importation de nos vins dans de nombreux pays.

Cette campagne, partie des États-Unis vers le milieu du XIX^e^ siècle, a fait des progrès considérables en Scandinavie et dans les pays du nord de l'Europe. Assimilant sans raison valable les boissons fermentées, mais faiblement alcoolisées, comme le vin, le cidre ou la bière, à l'alcool sous toutes ses formes, elle les confond dans un même anathème, quoiqu'il soit prouvé que les régions produisant et consommant les plus fortes quantités de vins soient justement celles où l'alcoolisme fait le moins de ravages. Il n'en est pas moins vrai qu'elle a obtenu déjà dans divers pays des mesures de prohibition qui entravent considérablement les exportations de nos vins. C'est ainsi que depuis 1917 la Suède a adopté le système du monopole pour contrôler la vente et la consommation de l'alcool et du vin, chaque municipalité ayant le droit de l'interdire complètement sur son territoire. Grâce à la vigilance des parlementaires français représentant les régions vinicoles et à l'énergie de nos diplomates, nos vins viennent d'échapper à un régime analogue dont l'introduction était imminente en Norvège. Les prohibitionnistes, après une campagne ardente, ont obtenu un succès complet aux États-Unis, où, depuis le 16 janvier 1919, il est formellement interdit de fabriquer, vendre, transporter, importer, exporter, fournir ou posséder aucune boisson enivrante, c'est-à-dire tout liquide contenant 1/2 p. 100 d'alcool en volume. Or, les États-Unis étaient, avant la guerre, notre meilleur client, après l'Angleterre, pour les vins fins en bouteilles. La plupart des provinces du Canada ont voté aussi la prohibition de l'importation et de la consommation de toutes les boissons alcooliques, y compris le vin ; d'autres ont créé une société ayant le monopole des achats à l'étranger. La Nouvelle-Zélande a aussi admis un régime très sévère de prohibition, et, depuis plusieurs années déjà, toute importation de vin est interdite en Finlande.

On voit donc que, dans l'ensemble, la situation est loin d'être satisfaisante. Le principal produit qu'à l'heure actuelle

la France pourrait envoyer en abondance à l'étranger voit de plus en plus, pour des causes multiples, ses débouchés se restreindre.

Cette triste constatation aura eu du moins l'avantage de rapprocher devant le danger commun les propriétaires de vignobles et les commerçants en vins, qui s'étaient jusqu'ici traités en frères ennemis ; un congrès de tous les intéressés à la production et à la vente du vin s'est tenu à Bordeaux les 27, 28 et 29 juin 1921, sous le nom de *Semaine du vin ;* de nombreux vœux y ont été formulés et il a été en outre décidé que la Fédération des Associations syndicales agricoles de la région vinicole de Bordeaux, la Fédération des Syndicats du commerce des vins de la Gironde et la Société d'agriculture de la Gironde, les trois groupements intéressés, formeraient une « Union de la propriété et du commerce pour la défense du vin de Bordeaux ».

Nous souhaitons, sans trop y compter, que la nouvelle organisation contribue à maintenir et à faire progresser les exportations de nos vins. En attendant, rien ne saurait mieux nous donner une idée de la gravité de la situation actuelle que la comparaison des sorties de vins de Bordeaux par notre port vers les principaux pays clients de Bordeaux pendant ces dernières années.

Exportation des vins de la Gironde en fûts vers les principaux pays consommateurs.

COMMERCE GÉNÉRAL

	1913		1920	
Allemagne	109.871	hectolitres.	28.218	hectolitres.
Belgique	68.424	»	89.163	»
République Argentine	63.195	»	6.866	»
Angleterre et Irlande	54.513	»	74.135	»
Pays-Bas	52.989	»	45.711	»
Danemark	21.013	»	16.961	»
Indo-Chine	17.666	»	16.191	»
Sénégal	15.867	»	7.791	»
Brésil	13.805	»	4.560	»
Mexique	12.391	»	3.249	»
Norvège	10.423	»	28.218	»
Uruguay	9.615	»	1.795	»
Russie (mer Baltique)	8.358	»	»	»
Suède	5.392	»	2.422	»
Etats-Unis	4.219	»	167	»

Années.	Quantités totales.	Valeurs totales.
1863.....	635.215 hectolitres.	73.701.881 francs.
1910.....	842.503 »	64.752.320 »
1911.....	552.324 »	39.447.305 »
1912.....	727.442 »	52.315.545 »
1913.....	545.731 »	39.405.331 »
1914.....	398.853 »	28.772.868 »
1915.....	207.780 »	17.535.105 »
1916.....	212.564 »	21.266.900 »
1917.....	102.284 »	16.365.440 »
1918.....	155.292 »	33.171.830 »
1919.....	444.672 »	133.402.000 »
1920.....	377.316 »	113.036.000 »

Exportation des vins de la Gironde en bouteilles vers les principaux pays consommateurs.

COMMERCE GÉNÉRAL

	1913	1920
Angleterre.....	7.165 hectolitres.	11.485 hectolitres.
États-Unis.....	5.274 »	696 »
Mexique.....	2.517 »	1.315 »
Maroc.....	2.443 »	1.391 »
Allemagne.....	1.901 »	613 »
Brésil.....	1.840 »	2.578 »
Belgique.....	1.589 »	3.665 »
Pays-Bas.....	1.351 »	6.211 »
Colombie.....	1.292 »	2.678 »
République Argentine.....	1.136 »	1.331 »
Suède.....	510 »	2.216 »
Norvège.....	372 »	10.099 »

Années.	Quantités totales.	Valeurs totales.
1863.....	62.074 hectolitres.	20.174.021 francs.
1910.....	41.963 »	8.392.600 »
1911.....	40.470 »	7.082.250 »
1912.....	41.135 »	7.198.625 »
1913.....	40.767 »	6.726.555 »
1914.....	33.523 »	5.531.295 »
1915.....	20.391 »	3.568.425 »
1916.....	27.862 »	5.293.780 »
1917.....	18.396 »	5.518.800 »
1918.....	20.267 »	6.080.100 »
1919.....	58.685 »	23.474.000 »
1920.....	73.369 »	29.348.000 »

Si l'importance absolue des exportations de vins a beaucoup baissé pendant le dernier demi-siècle, comme il est facile de s'en rendre compte par les explications et les statistiques ci-dessus, l'importance relative de ce commerce pour le port de Bordeaux a diminué plus encore ; en effet, en 1863, l'exportation des vins, qui figurait pour un poids de 774.488 quintaux par rapport à un poids total des exportations de 2.618.086 quintaux, soit 29 p. 100, et pour une somme de 96.347.509 francs par rapport à une valeur totale de 258.272.939 francs, soit 37 p. 100, ne représentait plus en 1913 respectivement qu'un poids de 804.537 quintaux par rapport à un total de 10.666.164 quintaux, soit 7 p. 100, et une valeur de 56.142.000 francs sur 419.817.000 francs, soit 13 p. 100.

En résumé, le commerce du vin qui a eu pendant très longtemps une importance primordiale dans le trafic du port de Bordeaux la voit diminuer progressivement et malheusement rien ne permet de prévoir qu'une reprise sérieuse soit susceptible de se produire dans un avenir prochain.

Si le vin de Bordeaux n'a pas trouvé grâce auprès des prosélytes zélés des ligues antialcooliques, à plus forte raison les incomparables *eaux-de-vie de vin* de la région de Cognac et de l'Armagnac sont-elles l'objet de mesures prohibitionnistes. Elles ont été de plus fortement taxées en tant que consommations de luxe (1).

Les ports de Rochefort et de Tonnay-Charente sembleraient devoir être les débouchés naturels des eaux-de-vie des Charentes, mais leurs faibles capacités techniques, leur peu d'importance commerciale, leur arrière-pays, limité par celui de puissants concurrents et voisins, Bordeaux et La Rochelle-La Pallice, la situation particulière de Rochefort port de guerre, font qu'ils ne sont fréquentés que par de petits navires caboteurs et que, si une partie des eaux-de-vie de Cognac s'exportent par eux, ce sont les pays en relations avec Bordeaux qui constituent leurs principaux débouchés.

---

(1) C'est pour cette raison de similitude que malgré leur importance sensiblement moindre pour le port de Bordeaux, nous les plaçons, dans cette étude, immédiatement après le vin.

Les eaux-de-vie de l'Armagnac, région qui comprend la majeure partie du Gers, quelques cantons des Landes et un assez grand nombre de communes du Lot-et-Garonne, sont exportées presque exclusivement par ce port. En 1913, il est sorti au total par Bordeaux (commerce spécial), 4.495 quintaux, soit 9.884 hectolitres d'eaux-de-vie de vin en fûts et 12.131 quintaux, soit 26.885 hectolitres, en bouteilles.

Les principaux pays acheteurs de ces produits étaient :

Pour les eaux-de-vie de vin en fûts :

La République Argentine avec.....	4.393	hectolitres.
Les Pays-Bas avec.....	1.846	»
L'Angleterre avec.....	814	»

Pour les eaux-de-vie de vin en bouteilles :

L'Angleterre avec.....	5.669	hectolitres.
La République Argentine avec.....	5.388	»
Les États-Unis avec.....	2.713	»
La Colombie avec.....	2.499	»
Le Mexique.....	2.116	»
Les Pays-Bas.....	1.771	»
Les Indes Anglaises.....	1.272	»

Les progrès de la campagne prohibitionniste et la tendance des législateurs de tous les pays à frapper les produits de luxe de droits énormes dans le but d'essayer de combler les énormes déficits causés par la guerre dans les budgets de la plupart des États civilisés ont, depuis, réduit sensiblement les chiffres annuels ci-dessus.

Le port de Bordeaux a eu la bonne fortune de trouver dans les ressources forestières de son arrière-pays un fret de sortie s'adaptant très bien, par son poids et son volume, aux exigences de la navigation moderne, à peu près au moment où les exportations de vin commençaient à diminuer en quantité et en valeur, c'est-à-dire pendant la deuxième moitié du XIX^e^ siècle. Nous voulons parler *des bois, résines, essences de térébenthine, brais et colophanes* provenant des forêts de pins maritimes des Landes, de la Gironde et du Lot-et-Garonne.

La forêt de pins créée par la main de l'homme, de 1803 à

1864, pour préserver le pays de l'invasion des dunes, couvre un vaste triangle ayant pour base la Côte d'Argent qui s'étend, en plage rectiligne ininterrompue, de la Pointe-de-Grave à Bayonne et pour un de ses côtés la ligne ferrée de Bordeaux à Nérac, par Saint-Sever ; l'autre est constitué par le cours de la Gélise et celui de la Garonne jusqu'à son embouchure. La superficie plantée de pins représente 1 million d'hectares environ, dont 516.000 pour les Landes, 460.900 pour la Gironde et 100.000 pour le Lot-et-Garonne (1).

De nombreuses plantations de pins ont aussi été faites dans les Charentes à l'époque de la mévente des vins et la Dordogne possède de vastes bois de chênes.

Pour se faire une idée approximative de l'importance des forêts dans la région qui entoure le port de Bordeaux, il suffit de dire que dans les Landes les parties boisées occupent 55,4 p. 100 de la superficie du département, dans la Gironde 46,2 p. 100, dans la Dordogne 27,8 p. 100, alors que le taux de boisement moyen est de 18,7 p. 100 seulement pour la France entière.

Le pin maritime constitue une des plus grandes richesses du sud-ouest de la France et les divers produits qu'on en tire sont, pour le port de Bordeaux, des éléments d'exportation extrêmement intéressants. D'abord *les poteaux de mines* dont l'exportation vers l'Angleterre (373.500 tonnes en 1913) représente l'élément principal des sorties de bois communs par Bordeaux (413.272 tonnes en 1913), qui constituent à elles seules les deux cinquièmes des exportations totales de ce port. Ces poteaux de mine proviennent, soit de la partie supérieure des pins exploités en bois d'industrie, soit des éclaircissages annuels, soit de coupes rases d'arbres encore jeunes, dont les dimensions ne permettent pas de faire des bois d'industrie. Ces bois de fraîches coupes, non écorcés, sont dirigés presque exclusivement sur l'Angleterre qui les utilise principalement dans les galeries des mines de charbon du pays de Galles.

---

(1) *Enquête du Comité consultatif d'action économique de la 18e Région sur la reprise et le développement de la vie industrielle dans la région landaise*, (1917).

Les exportations annuelles de poteaux de mines atteignent pour la France entière environ 600.000 tonnes, dont les cinq sixièmes sont fournis par les pins de la forêt landaise et sortent par Bordeaux et Bayonne, tandis que le reste, provenant des pins des Charentes et de Bretagne, est expédié par Rochefort, La Rochelle, La Pallice et les petits ports de Bretagne.

Lorsque, dans un avenir lointain, le grand projet de la Loire navigable sera réalisé, les poteaux de mines provenant des forêts de la Sologne, qui ne sont actuellement utilisés que par les mines françaises, pourront concurrencer ceux des Landes en s'embarquant de Nantes pour l'Angleterre, d'autant plus facilement qu'ils n'auront à supporter aucun frais de transport par voie ferrée.

Il n'en est pas moins vrai que, actuellement, Bordeaux tient de beaucoup le premier rang en ce qui concerne les envois de poteaux de mines en Angleterre. C'est ainsi qu'en :

1906, ils étaient de.....	333.619	tonnes.	
1907 »	429.566	»	
1908 »	401.431	»	
1909 »	260.094	»	
1910 »	246.291	»	
1911 »	301.159	»	
1912 »	292.688	»	
1913 »	373.500	»	(1)

Non seulement ces chiffres n'ont pas diminué du fait de la guerre, mais on a, au contraire, enregistré une augmentation de 25.000 tonnes environ.

Cette augmentation s'explique parce que, pendant la guerre, l'amirauté anglaise a réquisitionné pour son service particulier les meilleures mines et que, pour en augmenter leur rendement, elle a fait acheter les poteaux de mine par ses représentants en France et en a favorisé le transport en envoyant les chercher, si le besoin s'en faisait sentir, même des navires sur lest.

Bayonne, qui vient au second rang des ports français expor-

(1) Cf. *Tableau de commerce et de navigation*, année 1913, t. II, p. 239.

tateurs de poteaux de mine, est loin d'atteindre le tonnage expédié par Bordeaux ; c'est ainsi qu'il en est sorti 199.644 tonnes en 1911, 233.425 tonnes en 1912, 208.269 tonnes en 1913, et cependant Bayonne était alors favorisé par un de ces tarifs de chemins de fer, dits tarifs fermes ou de gare à gare dont nous avons déjà parlé. Du fait de ce tarif et d'un droit de transit par les voies des quais de 0 fr. 50 par tonne, droit spécial à Bordeaux, le point de la ligne Bordeaux-Bayonne, duquel l'exportateur payait la même somme pour le transport des poteaux de mines, vers l'un et l'autre de ces ports, se trouvait à 140 kilomètres de Bayonne et à 55 kilomètres seulement de Bordeaux. Il en résultait que Bayonne détournait à son profit tous les bois en provenance des gares comprises entre Ychoux et Morcenx et des lignes de chemins de fer économiques aboutissant entre ces deux gares. La réforme des tarifs de chemins de fer de 1920 a fait disparaître cette anomalie et rendu au port de Bordeaux le trafic qui lui revenait normalement.

Mais l'augmentation de ces tarifs a eu aussi pour conséquence d'enlever au port de Bordeaux proprement dit, au profit de son annexe, les appontements de Pauillac-Trompeloup, tous les bois s'embarquant sur la ligne du Médoc depuis la Pointe-de-Grave jusqu'à Margaux. 30.000 tonnes de poteaux environ ont été exportés annuellement pendant la guerre par ces appontements. Depuis juillet 1920, ils sont outillés pour manutentionner de 100 à 120.000 tonnes de poteaux, dont la moitié au moins sera enlevée au port de Bordeaux.

Les appontements de Blaye (autre annexe du port de Bordeaux). construits depuis la guerre, en chargent annuellement 20.000 tonnes et peuvent concurrencer Tonnay-Charente et Rochefort (1).

Nous avons dit que les poteaux des Landes de Gascogne étaient presque exclusivement achetés par les propriétaires de mines du pays de Galles ; mais ces derniers ne s'adressent-ils que dans notre contrée pour y faire leurs achats de bois de mine ? Avant la guerre, la péninsule ibérique (Espagne et

(1) Renseignements fournis par M. Guédé, exportateur de poteaux de mines à Bordeaux.

Portugal) fournissait à l'Angleterre une quantité de poteaux équivalant à 50 p. 100 environ du tonnage qu'elle recevait de France, mais l'Espagne a appliqué récemment à l'exportation de ces bois une taxe de sortie qui est véritablement prohibitive ; d'un autre côté le Portugal ne peut plus en livrer que très difficilement en raison du mauvais état de ses moyens de transport par voie ferrée, conséquence de sa désorganisation politique et économique. Les mines anglaises emploient aussi des bois secs et écorcés provenant de Norvège, de Suède et de Finlande, mais seulement dans les galeries où le poids à supporter est faible ; de plus, en raison de la banquise qui bloque leurs ports d'embarquement, ces pays ne peuvent rien livrer pendant tout l'hiver. Donc, pratiquement, on peut dire que la France, grâce aux forêts de pins de notre région, est maîtresse du marché des poteaux de mines destinés à l'Angleterre. C'est si vrai que le gouvernement français songea, en 1920, à se servir de ce précieux élément de troc pour faire abroger par l'Angleterre les taxes d'exportation imposées par elle aux charbons destinés à la France. Un décret du 22 octobre 1920 vint prohiber l exportation des poteaux de mines sans une autorisation d'exportation et le paiement d'un droit de sortie de 20 p. 100 *ad valorem*. La baisse progressive et rapide du prix du charbon, qui fit disparaître le besoin qu'avait le gouvernement de posséder, sous les espèces d'un droit de sortie, un moyen de pression efficace sur le gouvernement britannique, et aussi les protestations unanimes des chambres de commerce, des groupements économiques et des parlementaires des départements intéressés, amenèrent le gouvernement français à rapporter, le 9 février 1921, le décret de prohibition qui, du reste, n'était entré en application que le 1er janvier 1921. Ce court incident n'en a pas moins mis en lumière l'importance qu'a pour la France entière l'exportation des poteaux de mines provenant des forêts de Gascogne.

Le port de Bordeaux et toute la région du Sud-Ouest bénéficient de cette situation. En effet, comme la plupart des ports du littoral océanique de la France, Bordeaux sert de centre d'approvisionnement en charbons étrangers et particulièrement anglais, pour son arrière-pays, à peu près

dépourvu de mines de houille. Par le fait que les armateurs des cargos charbonniers sont assurés de trouver à Bordeaux un fret de retour pour l'Angleterre, ils peuvent consentir de meilleurs prix de transport pour le charbon à lui destiné que pour celui devant être débarqué dans d'autres ports français. C'est là un gros avantage pour l'industrie de Bordeaux et du Sud-Ouest et un des éléments qui a le plus contribué à étendre la zone d'influence du port de Bordeaux.

Ce dernier s'est outillé pour manipuler rapidement et économiquement les charbons qu'il reçoit dans des conditions exceptionnelles de bon marché. Il a procédé de même pour l'embarquement des poteaux de mines, mais il reste encore beaucoup à faire dans ce sens. En effet, si depuis 1912 la chambre de commerce a fait installer sur le poste n° 8 du bassin à flot n° 2 un gargantua, ou énorme grappin, pouvant saisir jusqu'à 1.500 kilos de poteaux et charger un navire à raison de 4 à 5 tonnes par jour, il n'en reste pas moins que les autres postes de ce bassin, où se font d'ordinaire les expéditions de poteaux, sont dépourvus d'appareils de levage appropriés et que, si les treuils de bord des cargos sont endommagés ou mal entretenus, il y est impossible d'embarquer ces bois. De plus, l'insuffisance du réseau de voies ferrées autour du bassin à flot n° 2 empêche la circulation des grands wagons de 50 tonnes.

Il faut signaler cependant que la « Société des installations maritimes de Bordeaux Grattequina » a fait, le 13 février 1920, une demande de concession de deux postes d'embarquement de poteaux de mines et de débarquement de charbon et qu'elle exécute un embranchement de voie ferrée reliant à la ligne du Médoc ces deux postes, situés à Trabuchet, en aval de Grattequina.

Nous venons de voir que les poteaux de mines provenant de la forêt landaise constituent un élément extrêmement important du trafic du port de Bordeaux ; il ne faut pas en conclure que le bois de pin ne s'exporte que sous cette forme. C'est ainsi que, jusqu'en 1906, l'Espagne a été un débouché particulièrement important pour les bois de charpente, traverses de chemins de fer, planches brutes et travaillées, parquets, caissages en pin des Landes, mais la guerre de

tarifs qui existe depuis cette époque, à l'état plus ou moins aigu, entre nous et notre voisine transpyrénéenne, a fait complètement cesser tout commerce avec elle sur la plupart de ces articles. D'autres débouchés se sont créés qui tendent à se développer et offrent des perspectives très intéressantes pour nos exportateurs. Depuis quatre ans déjà, l'Angleterre, qui ne recherchait dans nos régions que les poteaux de mines, nous demande des bois de charpente pour la construction des wagons et des traverses de chemins de fer. Les marchés coloniaux proches de la France offrent aussi et offriront de plus en plus aux bois des Landes des débouchés intéressants. En particulier, ceux de l'Afrique du Nord et surtout du Maroc semblent appelés à un grand avenir. Le Maroc reçoit déjà par Bordeaux une quantité importante de bois de pin sous forme de charpentes et il réclame de grandes quantités de traverses de chemins de fer pour la construction de 300 kilomètres de voies ferrées. De même la région landaise devra lui envoyer des poteaux télégraphiques et des caissages. En effet, si le Maroc est doté de forêts assez considérables, elles se trouvent encore pour la plupart dans la zone non pacifiée et les industries de transformation du bois seront encore longtemps trop peu développées pour pouvoir subvenir, sans l'aide de la métropole, à ses besoins qui grandissent tous les jours.

Les pins de la région du Sud-Ouest ne fournissent pas seulement au port de Bordeaux des exportations de bois ; un autre élément important de trafic consiste dans la vente sur les marchés extérieurs *des produits résineux* qui en proviennent. C'est ainsi que, d'après « le Tableau du commerce et de la navigation », il est sorti, en 1913, 42.698 tonnes de produits résineux par le port de Bordeaux et cependant cette année a été particulièrement défavorable à ce trafic qui avait atteint 63 489 tonnes en 1912. Ces exportations, qui avaient beaucoup baissé du fait de la guerre, puisqu'elles atteignaient seulement 15.354 tonnes en 1918, ont repris leur importance normale dès 1919 : 40.255 tonnes.

Si l'on ajoute au chiffre de 42.698 tonnes de produits résineux pour 1913 les sorties de bois communs, soit 413.272 tonnes pendant la même année, on obtient le chiffre

global de 455.970 tonnes qui représente près de 43 p. 100 des exportations totales de Bordeaux. On voit par cette simple comparaison quelle importance ont les forêts de pins de la région du Sud-Ouest pour la prospérité du port de Bordeaux.

Les produits résineux exportés sont presque exclusivement ceux provenant directement de la distillation de la gemme ou résine brute qui est pratiquée dans des usines nombreuses, mais en général d'une importance plutôt faible, usines réparties sur le territoire des départements des Landes et de la Gironde. Ces produits sont l'essence de térébenthine et les produits secs, colophanes et brais. Il faut y ajouter quelques tonnes de goudron végétal et d'huile de résine.

La production française normale d'avant-guerre de produits résineux était de 110.000 tonnes, dont 25.000 tonnes d'essence de térébenthine et 85.000 tonnes de produits secs, colophanes et brais; 50 p. 100 environ de ces quantités étaient exportées.

Cette production, qui avait fortement décru pendant la guerre, est redevenue normale en 1919 et a dépassé sérieusement les chiffres d'avant-guerre en 1920.

Le prix des produits résineux a subi pendant la guerre une hausse considérable; c'est ainsi, par exemple, que le prix moyen de l'essence de térébenthine, qui était de 72 francs les 100 kilos au moment de la déclaration de guerre, sur le marché de Dax, est passé à 640 francs les 100 kilos pendant les premiers mois de 1920, et du 15 février au 20 mars 1920 le prix maximum a été atteint, 900 francs les 100 kilos.

Depuis cette époque, une baisse très sérieuse s'est produite. La hausse considérable qui s'est manifestée pendant la guerre doit être attribuée au monopole de fait dont a bénéficié la production locale pendant cette période, alors qu'avant l'ouverture des hostilités la production des États-Unis, qui était cinq fois plus forte que celle de la France, réglait les marchés mondiaux des résineux : Savannah et New-York aux États-Unis, Londres, Liverpool, Anvers, Bordeaux et Dax en Europe. La production de l'Espagne, qui est normalement du quart environ de la production française, n'a pas grande importance sur les marchés internationaux.

Au point de vue de la qualité, notre essence et nos brais valent ceux de l'Amérique et nos colophanes sont sensiblement

plus belles; aussi nos exportateurs de produits résineux peuvent-ils assez facilement concurrencer les États-Unis sur les marchés extérieurs.

Nos principaux clients étaient, d'après les sorties du port de Bordeaux, en 1913 :

Pour les gemmes et résines brutes (1) :

L'Angleterre avec.....	85.227	quintaux.
L'Allemagne avec.....	75.948	»
Les Pays-Bas avec.....	64.451	»
La Belgique avec.....	57.167	»
La Russie avec.....	39.974	»
L'Autriche avec.....	17.530	»
L'Australie avec.....	11.661	»

Pour l'essence de térébenthine :

L'Angleterre avec.....	20.856	quintaux.
L'Allemagne avec.....	7.043	»
La Russie avec.....	5.420	»
Le Danemark avec.....	5.806	»

L'Allemagne était notre débouché extérieur le plus important, si l'on considère que la majeure partie des quantités, portées par nos statistiques douanières au compte des petits pays qui l'environnent, n'y faisaient que passer pour aller être traitées dans les usines de produits chimiques allemandes. Ce trafic, interrompu par la guerre, a repris sérieusement depuis la signature de la paix. En effet, malgré les efforts qui sont tentés depuis quelque temps, notre Sud-Ouest est encore très pauvre en installations industrielles capables d'utiliser et de transformer les produits résineux essentiels dont les sous-produits sont cependant très intéressants et que nous sommes obligés de réimporter d'Allemagne, à gros frais, pour satisfaire aux besoins de notre consommation nationale. La population landaise vivant largement de la culture du pin et de la vente des produits élémentaires qu'elle pouvait en tirer : bois, résine, essence de térébenthine, brais et colo-

(1) Les expéditions de produits résineux ont atteint 38.560 quintaux en 1913 par le port de Bayonne. Ces exportations consistaient uniquement en brais.

phanes, se souciait fort peu avant 1914 de s'adonner aux industries de transformation. La guerre, avec les vastes besoins et les possibilités de gain qu'elle a créés, a quelque peu secoué cette somnolence. Tout d'abord le nombre des *scieries* a doublé. Des usines modernes pour la *carbonisation et la distillation des bois de pin en vase clos* ont été créées à l'instar des installations allemandes et donnent des produits chimiques très demandés : charbon, goudron végétal, huile de bois, essence de pin et pyroligneux.

Il existe deux usines : l'une près de Bordeaux, l'autre à Soustons, dans les Landes, qui extraient de la résine *la terpine,* employée en pharmacie et son dérivé le « *terpinéol* », utilisé comme parfum et comme dissolvant pour les vernis.

Une *fabrique de cirage* existe à Mont-de-Marsan; cette industrie, jointe à celle des *cires et encaustiques,* qui utiliseraient, avec le noir de fumée, l'essence de térenthine, les huiles de résine et les cires du pays, ne pourrait donner que des produits de première qualité et de bons résultats financiers.

D'autres industries sont susceptibles de s'installer dans les Landes pour le traitement des sous-produits de la résine. C'est ainsi que les *fabriques de vernis,* actuellement concentrées dans la région parisienne, auraient tout intérêt à venir se monter dans la région landaise. Les vernis sont, en effet, des dissolutions de gommes dans de l'essence de térébenthine, de l'alcool ou de l'huile de lin. Les gommes employées sont soit de la colophane, soit des gommes exotiques africaines, dont la place de Bordeaux est le principal marché. L'essence de térébenthine et l'alcool éthylique sont des produits de la région et l'huile de lin pourrait facilement être importée d'Argentine ou du Maroc, contrées productrices en relations constantes avec le port de Bordeaux.

La *fabrication du noir de fumée et des encres d'imprimerie* sont aussi deux industries qui devraient se développer dans la région du Sud Ouest (1). En effet, les grandes mai-

(1) *Enquête du Comité consultatif d'action économique de la 18e Région sur la reprise et le développement de la vie industrielle dans la région landaise,* p. 156.

sons d'encre de Paris achètent dans les Landes les brais et huiles de résine et les mélangent aux noirs belges ou de la région nancéenne, qui sont loin de valoir ceux de notre Sud-Ouest, et elles vendent ensuite une partie de leurs produits fabriqués aux importantes imprimeries de Bordeaux et du Sud Ouest. Une fabrique d'encre d'imprimerie établie dans la région bordelaise ou dans les Landes aurait sur celle de Paris les avantages suivants :

1° Économie de trois transports :

a) Transport des brais et huiles à Paris ;

b) Des noirs de l'Est ou de Belgique à la capitale ;

c) Transport des encres de Paris à Bordeaux ;

2° Possibilité d'expédier à meilleur compte dans tout le Midi ; d'exporter en Italie et en Amérique du Sud à des prix très rémunérateurs.

Une industrie déjà pratiquée dans la région et qui pourrait s'y développer est *la savonnerie*. Les savons de résine ou résinates sont obtenus en traitant, comme un corps gras à saponifier, un mélange de brai et d'huile de résine en présence d'une lessive de soude ou de potasse. Les savons mi gras, dans la composition desquels entrent pour partie égale la résine et un corps gras du pays ou mieux l'huile de palme, importée d'Afrique par le port de Bordeaux, pourraient être fabriqués dans la région des Landes et ils fourniraient en retour au port de Bordeaux un élément intéressant d'exportation ; les savons à base de résine sont, en effet, très recherchés dans les pays exotiques, car ils se dissolvent facilement dans les eaux calcaires et saumâtres. Il existe déjà dans le Lot-et-Garonne une industrie importante « la Société des produits stéariques et résineux de Casteljaloux », qui fabrique les savons, bougies, cires, cierges, etc.

Enfin, il est une autre industrie pratiquée dans les Landes et susceptible d'avoir, si elle se développe comme tout semble s'y prêter, une influence sérieuse sur le trafic du port de Bordeaux, c'est celle de la *papeterie* (1).

---

(1) Nous traiterons cette matière dans le paragraphe suivant qui sera consacré aux industries régionales intéressant à la fois les importations et les exportations de Bordeaux.

Si nous abandonnons les Landes pour examiner les produits d'exportation que procurent à Bordeaux les vallées de la Garonne et de ses affluents, Tarn, Lot, Dordogne, et les collines et plateaux qui les bornent, nous nous apercevons que si leur tonnage est loin d'égaler celui des bois et produits résineux des Landes, sans être cependant négligeable, ils représentent une très grande importance au point de vue valeur.

Nous avons déjà vu la place qu'a tenue dans le passé et que garde encore l'exportation des vins dans le trafic du port de Bordeaux, mais la riche contrée qui les exporte produit aussi en abondance, grâce à son climat privilégié et à la fertilité de son sol, *des fruits et légumes* d'une qualité incomparable.

L'Entre deux-Mers, la moyenne vallée de la Garonne, les basses vallées du Lot, du Tarn et de la Dordogne, celles de la Charente fournissent des quantités considérables de primeurs : petits pois, haricots verts, asperges, tomates, haricots, oignons, artichauts, melons, pommes de terre, de champignons et de truffes, tandis que les coteaux environnants produisent des fruits de tout premier choix : poires, pommes, pêches, prunes reines-Claude et prunes d'ente, melons, cerises, abricots, fraises, chasselas, châtaignes et marrons, noix et cerneaux, etc.

Ces légumes et fruits sont exportés en partie soit à l'état frais, soit après avoir subi diverses préparations destinées à assurer leur conservation; nous verrons, en effet, que la fabrication des conserves alimentaires est une des industries les plus importantes de Bordeaux et du Sud-Ouest et qu'elle est encore appelée à se développer dans l'avenir.

Notre port a exporté, en 1913, 13.437 quintaux de légumes frais, dont 3.309 en Angleterre, 1.780 à la Martinique, 1.730 au Sénégal, 1.439 à la Guyane et 1.297 à la Guadeloupe. On trouve, de plus, aux sorties de Bordeaux, 1.835 quintaux de légumes salés ou confits et 87.222 quintaux de légumes conservés ou séchés dont les principaux acheteurs étaient l'Angleterre (35.935 quintaux) et les États-Unis (22.676 quintaux). Les champignons de Paris et cèpes conservés, les truffes, provenant surtout du Périgord, font aussi l'objet

d'une exportation importante (111.594 quintaux en 1913, dont 52.017 pour l'Allemagne et 42.109 pour l'Angleterre). Pour en finir avec les légumes *lato sensu*, il convient de signaler les exportations de pommes de terre, produit de modeste valeur, mais fret intéressant pour la navigation en raison de son poids.

Les pommes de terre de la variété jaune des Charentes sont très demandées au Brésil, en Argentine et dans nos colonies des Antilles et de la Guyane (1). Les exportations se font par caisses. Elles furent de 263.011 quintaux en 1913, mais elles avaient atteint 586.241 quintaux en 1911. Ces exportations ont baissé des quatre cinquièmes pendant les dernières années de la guerre, mais il n'est pas douteux qu'elles reprendront leur importance ancienne, car la pomme de terre n'est pas cultivable sous le climat brésilien et le sol de l'Argentine ne peut reproduire qu'une fois la semence. En 1913, le Brésil nous en avait demandé 76.212 quintaux; la République Argentine, 48.489 quintaux; l'Angleterre, 23.474 quintaux; l'Uruguay, 15.708 quintaux, les colonies anglaises d'Afrique, 13.512 quintaux, et la Guyane, 4.292 quintaux.

Les fruits produits par l'arrière-pays du port de Bordeaux font aussi l'objet d'une exportation importante, les uns expédiés frais, les autres après avoir été conservés ou confits. C'est ainsi qu'en 1913, il est sorti par le port de Bordeaux 247.175 quintaux de fruits de table, et cependant cette année les récoltes avaient été plutôt médiocres. En 1908, par exemple, il en était sorti 405 996 quintaux.

La guerre a naturellement fait baisser progressivement ces exportations de produits alimentaires; elles tombèrent en 1919 jusqu'à un minimum de 65.125 quintaux.

Si l'on considère la dernière année normale, 1913, on remarque que parmi les fruits exportés ce sont les noix, cerneaux et les prunes et pruneaux qui fournissent le plus fort contingent. En 1913, sur 247.175 quintaux de fruits exportés, il y avait 123.915 quintaux de noix et cerneaux provenant

(1) *Enquête de la commission mixte de commerce et d'industrie sur la situation du département de la Gironde et du port de Bordeaux*, rapport de M. Lopès-Dias, 1908.

principalement de la Charente, de la Dordogne et du Lot et même du Dauphiné, et 43.153 quintaux de prunes et pruneaux récoltés surtout dans la région d'Agen (Lot-et-Garonne), dans le Tarn-et-Garonne, dans la Dordogne, la Corrèze et le Lot (1).

La fabrication des pruneaux d'Agen, connus dans le monde entier, a pris une importance considérable et a tous les caractères d'une importante industrie. Notre principal client était, en 1913, et est encore, comme pour tous les fruits, du reste, l'Angleterre (15.190 quintaux). Venaient ensuite la République Argentine (7.048 quintaux), le Brésil (4.240 quintaux) et le Mexique (3.416 quintaux). Il n'en est pas moins vrai qu'il serait désirable que cette industrie agricole française perfectionne ses moyens de fabrication afin qu'elle puisse toujours soutenir avec succès la concurrence d'industries similaires qui se développent à l'étranger (Yougo-Slavie et États-Unis) ; or elle semble, au contraire, être en voie de décroissance.

Les noix et cerneaux (noix vertes coupées en deux et dépouillées de leur coque) sont exportés principalement sur l'Angleterre, les États-Unis, et, avant la guerre, l'Allemagne, pour la table et la confiserie. C'est ainsi qu'en 1913, sur une exportation totale de 123.915 quintaux, 87.111 quintaux étaient destinés à l'Angleterre, 16.058 aux États-Unis et 11.569 à l'Allemagne.

Les plantations de noyers qui sont faites actuellement aux États-Unis sont susceptibles de faire baisser dans l'avenir les exportations de noix et cerneaux de notre région.

Après les prunes et les noix, ce sont, parmi les fruits, les pommes et poires qui font l'objet des sorties les plus considérables (17.243 quintaux en 1913, dont 16.652 pour l'Angleterre).

Enfin Bordeaux a exporté en 1913, 15.324 quintaux d'autres fruits frais : cerises, pêches, abricots, etc., dont 13.393 quintaux pour l'Angleterre. Les exportations de raisins de table par le port de Bordeaux sont à peu près nulles, et cependant les chasselas du Tarn-et-Garonne et du Lot-et-Garonne sont

(1) *L'industrie de la prune*, dans *Revue économique et financière de Bordeaux et du Sud Ouest*, numéro du 31 août 1921.

très renommés, principalement ceux des environs d'Agen, Saint-Hilaire, Aiguillon, Clairac, Port-Sainte-Marie, Caleyrac, Moissac et Montauban.

C'est qu'en raison de leur fragilité les exportations pour l'Angleterre se font par les ports de la Manche, où les raisins sont transportés très rapidement par voie ferrée.

Bordeaux a un double intérêt à attirer les fruits et primeurs de la région du Sud-Ouest en quantités de plus en plus considérables, d'abord parce qu'ils fourniront des matières premières permettant le développement de son industrie des conserves alimentaires et ensuite parce que son port y trouvera un supplément de fret important pour l'Angleterre, l'Amérique et nos colonies africaines, où ces fruits et primeurs sont exportés frais ou à l'état de conserves.

Il n'est pas douteux que les progrès des transports frigorifiques par chemin de fer et par bateaux augmenteront de plus en plus les possibilités d'exportation et par conséquent la production des fruits et légumes frais. Le port de Bordeaux y trouvera certainement une augmentation de trafic appréciable, tandis que les centres de production et de vente, tels que Tonneins, Marmande, Agen, Villeneuve-sur-Lot, Sainte-Livrade, Montauban, Moissac, Angoulême et Brive deviendront des marchés encore plus importants qu'à l'heure actuelle.

Des exportations de légumes et de fruits, il convient de rapprocher celles qui sont indiquées au tableau du commerce et de la navigation sous la rubrique *Ouvrages de sparterie, vannerie et de corderie*. Ces ouvrages comptaient en 1913, aux sorties du port de Bordeaux (commerce spécial), pour 27.276 quintaux et étaient destinés pour la plus grande partie à l'Angleterre, ce qui s'explique facilement si l'on songe qu'ils consistaient presque exclusivement en emballages des fruits et légumes de notre région, dont l'Angleterre est une grosse consommatrice.

* * *

Nous venons de voir la très grosse importance qu'ont les produits forestiers et agricoles du Sud-Ouest dans les

exportations du port de Bordeaux. Il n'en est malheureusement pas de même quant à ceux des industries régionales.

Nous avons déjà dit que l'arrière-pays de ce port, quoique très vaste, ne comportait que peu de centres industriels et nous en avons indiqué les principales raisons.

Examinons maintenant le fret de sortie que les trop rares industries existantes lui procurent et celui qu'il peut espérer de leur développement futur.

Dans le *groupe des industries extractives,* nous n'en trouvons que très peu ayant des relations avec le port de Bordeaux, et cela s'explique d'abord par la pénurie des mines de charbon et de lignite qui, étant loin de suffire aux besoins de la région du Sud-Ouest, n'ont aucun intérêt à envisager des exportations.

La région est aussi assez pauvre en minerais de toutes natures. Cependant le fer apparaît en surface en Dordogne et dans le Lot-et-Garonne et une industrie métallurgique importante, la « Société métallurgique du Périgord », s'est installée à Fumel (Lot-et Garonne) pour transformer ce minerai.

Ses usines couvrent 30 hectares, elle emploie 1.250 ouvriers environ et possède 3 hauts fourneaux, pouvant produire chacun 75 tonnes de fonte par jour. Le minerai qui les alimente, minerai hématite très pur, provient des gisements appartenant à la société. Elle exploite aussi 2 fonderies de première et deuxième fusion où sont fabriquées toutes pièces de fonte, quelles que soient leurs formes, dimensions et poids, 1 fonderie de bronze pour la robinetterie et 1 atelier de construction pour l'usinage et le montage des pièces coulées dans les divers ateliers. Ses usines sont particulièrement spécialisées dans la production des tuyaux en fonte pour canalisations d'eau et de gaz, pour le matériel des usines à gaz, des compagnies de chemins de fer, de tramways et d'entrepreneurs. Elles importent par le port de Bordeaux du minerai de manganèse provenant d'Espagne (province de Huelva) et des charbonnages anglais. Elles exportent par ce port des tuyaux en fonte, du matériel de chemin de fer, des grues électriques pour les divers pays étrangers et les colonies françaises. Parmi les destinations d'expéditions récentes,

on peut citer le Sénégal, l'Algérie, le Chili et la Suède. Le tonnage total transitant annuellement par Bordeaux peut être évalué de 7 à 8.000 tonnes.

Les minerais des Landes avaient jadis donné naissance à la métallurgie dans ce département, les hauts fourneaux étant chauffés au bois. Les hauts fourneaux de Labouheyre, après avoir été éteints pendant un certain nombre d'années, ont été allumés à nouveau et, après avoir passé dans un certain nombre de mains, sont maintenant la propriété de la « Compagnie industrielle de matériel de transport », dont les principales usines sont situées à Bordeaux.

Dans les Basses-Pyrénées, particulièrement à Ossès, on trouve aussi de l'hématite à haute teneur et des pyrites de fer ; c'est, du reste, l'abondance du minerai de fer dans le pays basque qui provoqua la création des « Forges de l'Adour » au Boucau ; mais le développement de ces usines métallurgiques a amené l'importation, par le port de Bayonne, de minerais espagnols dont le tonnage dépasse actuellement, de beaucoup, la production indigène.

Dans l'Ariège, la Société métallurgique de l'Ariège exploite les minerais de fer de Tarascon et a aussi des établissements à Pamiers. La crise économique actuelle l'a mise dans une situation difficile.

La région pyrénéenne contient des gîtes assez nombreux d'autres minerais : plomb (galène), zinc (blendes), aluminium, manganèse, pyrites de cuivre, antimoine, etc., dont les plus intéressants se trouvent dans la partie orientale de la chaîne ; mais, en général, ils sont situés en pleine montagne et ne sont pas suffisamment riches pour permettre d'amortir les capitaux qu'il faudrait immobiliser pour pouvoir extraire et transporter dans les vallées le minerai qu'ils contiennent. Cependant, la pénétration récente des chemins de fer dans les hautes vallées et le bon marché de la force motrice, qui va résulter de l'établissement, sur les principaux torrents pyrénéens, de très importantes stations hydro-électriques, permettront très probablement d'entreprendre la mise en valeur des mines jadis inexploitables. Les besoins de la Défense nationale ont, du reste, amorcé ce mouvement et provoqué aussi la création de nombreuses usines de transformation.

L'électro-métallurgie et l'électro-chimie se sont beaucoup développées, et certainement de nouvelles relations se noueront entre ces industries et l'extérieur par l'intermédiaire du port de Bordeaux plutôt que par celui de Bayonne qui ne possède pas de lignes de grande navigation transatlantique.

Dès avant la guerre (1913), les Pyrénées expédiaient par Bordeaux 6.269 quintaux de minerai d'aluminium (bauxite) vers l'Allemagne et l'Angleterre, à peu près autant d'antimoine vers les États-Unis et l'Allemagne, 30.820 quintaux de minerai de zinc, dont 13.549 quintaux en Belgique (Société la Vieille Montagne), 11.251 en Allemagne et 6.000 en Russie.

La *Société des tales de Luzenac* (Ariège) exporte par le port de Bordeaux une bonne partie de sa production; c'est ainsi qu'en 1913, il est sorti 170.489 quintaux de talc, dont 59.216 pour l'Angleterre, 25.372 pour l'Allemagne, 24.186 pour les États-Unis, le reste se répartissait principalement entre les Pays-Bas, la Russie et le Danemark.

Une usine américaine installée depuis 1910 à Sarrancolin (Hautes-Pyrénées) traite au four électrique les bauxites de l'Ariège et de l'Hérault; elle les transforme en *corindon ou émeri artificiel,* sous le nom d'aloxite, et en exporte la plus grande partie par Bordeaux, en Amérique et en Angleterre (1).

Les *marbres* de la région pyrénéenne, connus dans le monde entier, constituent une des principales richesses de l'industrie extractive de cette région. De nombreuses carrières sont en exploitation au flanc des vallées, à l'intersection des terrains primitifs et des terrains calcaires. C'est autour de Bagnères-de-Bigorre que se rencontrent les marbres les plus réputés : ceux de Campan, d'une belle couleur verte, ceux de Beyrède et de Sarrancolin, les marbres blancs et noirs de Gabas et Laruns, les marbres blancs de Saint-Pé-de-Bigorre, les marbres gris d'Arudy, enfin les marbres noirs et jaunes de la vallée d'Aspe. Ces marbres étaient surtout employés avant la guerre dans le sud-ouest, le centre

(1) *Enquête du Comité consultatif d'action économique sur la reprise et le développement de la vie industrielle dans la région pyrénéenne,* 1918.

et le midi de la France, ainsi que dans la région parisienne, mais une certaine quantité était aussi exportée pour les États-Unis, le Brésil et l'Angleterre, où ils sont très appréciés. C'est ainsi qu'en 1913, il en est sorti 1.497 quintaux par le port de Bordeaux.

Les *ardoisières* de la région pyrénéenne, dont les principales sont celles de Labassère, près de Bagnères-de-Bigorre (production annuelle : 10.000 tonnes) ; du Lugagnan, aux environs de Lourdes (production annuelle : 12.000 tonnes) ; de Cauterets, de Barèges et d'Aspin, fournissent des produits de très belle qualité, dont une bonne partie est exportée par Bordeaux et par Bayonne. En 1913, il en est sorti 1.563 tonnes par Bordeaux, dont 986 pour l'Australie et 457 pour l'Angleterre. Ces exportations de marbres et d'ardoises sont susceptibles de progresser puisque nous voyons que ces produits sont recherchés et utilisés dans les pays les plus lointains. C'est à nos industriels et à leurs représentants qu'il appartient de développer ces débouchés et d'en découvrir de nouveaux, qui ne doivent pas manquer dans les pays neufs.

Les ports de Bordeaux et de Bayonne se partagent l'exportation des produits extractifs de la région pyrénéenne, car, si Bayonne semble à première vue devoir la desservir dans des conditions plus favorables, il n'en est pas moins vrai que Bordeaux est mieux pourvu que lui de services réguliers de navigation maritime et qu'en particulier Bayonne ne possède pas de lignes de navigation au long cours (1).

Le sous-sol du département de la Dordogne peut aussi fournir au port de Bordeaux un élément de fret intéressant ; de nombreuses usines de *chaux et ciments* s'y sont installées, particulièrement à Saint-Astier, à Domme, à Allas et à Marnac. Il est sorti par Bordeaux en 1913, 11.310 tonnes de ciment, dont la plus grande partie était destinée à nos colonies ou protectorats : 6.948 tonnes pour le Sénégal, 1.849 tonnes pour le Maroc. Sur les marchés extérieurs, nous ne pouvons lutter contre la concurrence des ciments anglais, belges et allemands, produits à meilleur compte grâce au bon marché de la houille, dont il faut consommer une très forte

(1) *Tableau général du commerce et de la navigation*, 1913, t. II, p. 262.

quantité pour la fabrication du ciment (500 kilos pour 1.000 kilos de ciment). Les exportations de ciment pour les pays soumis à notre influence n'ont pas progressé depuis la guerre, car, pour que le ciment se conserve dans les pays exotiques, il doit y être expédié en barils en bois, ce qui ne représentait avant 1914 qu'une dépense supplémentaire assez légère, tandis que, à l'heure actuelle, ces emballages coûtent très cher par rapport au produit bon marché qu'ils protègent. Il ne faut pas mettre au compte de la fonction régionale du port la totalité des sorties de ciments qui figurent aux statistiques de la douane, car il existe à la Souys, dans la banlieue immédiate de Bordeaux, une usine importante pour la fabrication des ciments et rien ne permet de faire une ventilation exacte entre les exportations de cette entreprise et celles des usines du Périgord.

Il existe aussi dans le sud-ouest de nombreuses carrières de pierres à bâtir, notamment dans la Vienne, la Charente, la Charente-Inférieure et la Gironde. Un bon nombre d'entre elles appartiennent à la grosse maison bordelaise Julien Dubroca, mais elles n'ont que peu de relations avec le port de Bordeaux.

L'augmentation du tonnage des navires et l'abaissement du prix du fret qui en a résulté au cours des cinquante dernières années ont accru l'importance des marchandises pondéreuses et de valeur relativement faible pour la navigation maritime. L'armement français souffre particulièrement du manque de fret lourd à la sortie de nos ports ; or, l'arrière-pays agricole du port de Bordeaux ne lui fournit que des produits excellents, mais de faible poids ; aussi, après les produits forestiers des Landes, les minerais, ardoises et marbres de la région pyrénéenne et les chaux et ciments de la Dordogne sont des éléments de trafic qui ne sont pas négligeables et qui sont susceptibles de se développer dans une assez large mesure, surtout si les transports par voie fluviale sont améliorés.

D'autres industries régionales que les industries extractives fournissent du fret de sortie à Bordeaux. C'est ainsi que dans les Hautes et les Basses-Pyrénées et dans la Corrèze, on trouve d'importantes entreprises fabriquant les *extraits tan-*

nants, qui travaillent surtout pour l'étranger. La présence de ces industries chimiques dans ces régions s'explique par celle de forêts de chênes et de châtaigniers, qui constituent leurs matières premières. Malheureusement, ces essences d'arbres se font de plus en plus rares dans la région pyrénéenne et les entreprises produisant les extraits tannants devront, si elles veulent continuer à prospérer, s'orienter vers la production d'autres extraits, par exemple celui du bois de québracho, que le port de Bordeaux pourra leur apporter d'Argentine. Mais il leur faudra alors perfectionner leur outillage pour pouvoir lutter contre la concurrence étrangère, car elles n'auront plus l'avantage actuel de posséder la matière première à pied-d'œuvre.

L'exportation des extraits tannants se faisait, avant la guerre, par Bayonne et Bordeaux, en Hollande, en Belgique, en Allemagne, mais principalement en Angleterre. Ainsi en 1913, sur 327.464 quintaux d'extraits tannants qui sont sortis par le port de Bordeaux, 236.716 quintaux étaient destinés à l'Angleterre et 29.492 quintaux à l'Allemagne. Pendant la guerre le gouvernement français en interdit d'abord la sortie, puis, devant l'abondance de notre production et l'activité des industriels américains qui en profitaient pour accaparer les marchés extérieurs, il autorisa le « Comptoir des extraits tannants » à vendre aux tanneurs anglais pour le compte des fabricants français.

L'industrie de la porcelaine, qui est très prospère à Limoges, exporte aussi une partie de ses fabrications par le port de Bordeaux, principalement pour l'Angleterre et les divers pays du continent américain. En 1913, il est sorti par Bordeaux, 16.001 quintaux de porcelaine blanche, dont 13.528 quintaux pour l'Angleterre et 754 pour les États-Unis et 1.223 quintaux de porcelaine décorée, dont 395 pour le Brésil et 305 pour l'Angleterre. Ces expéditions auraient, paraît-il, tendance à diminuer en raison de l'augmentation des prix de transports par voie ferrée.

§ 2. — **Industries régionales intéressant à la fois les importations et les exportations du port de Bordeaux.**

Il est d'autres industries régionales qui intéressent le port de Bordeaux au double point de vue des exportations et des importations, car elles transforment des matières premières provenant de l'extérieur et vendent ensuite à l'étranger une partie de leurs produits manufacturés.

Tel est le cas des *papeteries* des environs d'Angoulême et de la vallée de l'Isle qui reçoivent principalement de Suède, Norvège et de Finlande la pâte de cellulose qui leur est nécessaire et qui exportent ensuite du papier manufacturé. C'est ainsi qu'en 1913 il est entré en France, par Bordeaux, 113.930 quintaux de pâtes de cellulose et qu'il est sorti 46.930 quintaux de papier et de ses applications, dont 41.793 quintaux de papier proprement dit (commerce spécial). Nos meilleurs clients étaient alors les États-Unis (14.525 quintaux), l'Angleterre (8.100 quintaux) et nos colonies.

Pendant la guerre, en raison des grands besoins de papier, les importations de pâtes de cellulose par Bordeaux n'ont pas autant baissé que l'auraient laissé supposer les difficultés de communication avec la Scandinavie. De 1914 à 1917, elles ont varié entre 70.000 et 90.000 quintaux. Mais les prix exorbitants de ce produit rendu en France, en raison de la dépréciation de notre change, ont fait tomber ces chiffres à 37.003 quintaux en 1918 et 42.302 en 1919.

S'il y a eu depuis 1914 baisse des importations des pâtes de cellulose, les importations des papiers fabriqués ont beaucoup augmenté, puisque, de 8.528 quintaux en 1913, elles ont progressivement monté pour atteindre le chiffre de 132.232 quintaux en 1919.

Malgré le sérieux abaissement des prix des pâtes de cellulose et du papier qui s'est produit récemment, il n'en reste pas moins que les industries françaises du papier, et indirectement les industries du livre, sont tributaires de l'étranger pour leurs matières premières et ne vivent qu'à la faveur de protections douanières.

En effet, exception faite des produits de quelques fabriques de pâtes à papier installées dans les Vosges, qui traitent le bois de sapin blanc, assez semblable à celui de Scandinavie, et le tremble, toutes les pâtes de cellulose consommées en France proviennent de l'étranger, même les pâtes d'alfa qui nous sont vendues par l'Angleterre, quoique l'alfa soit récolté dans nos possessions de l'Afrique du Nord.

La pâte à papier se présente sous deux formes : la pâte mécanique et la pâte chimique. La première provient directement du bois râpé, mais ne peut s'employer seule. Pour obtenir des papiers de diverses qualités, on la mélange, dans des proportions déterminées, avec la pâte chimique, de vieux papiers ou de vieux chiffons.

La pâte chimique, qui est donc particulièrement intéressante, s'obtient en traitant à chaud dans des autoclaves une matière première végétale contenant de la cellulose et principalement le bois en copeaux par une lessive de soude, de potasse caustique ou de bisulfite de chaux.

Dans ces conditions, il est très difficile à nos fabricants de concurrencer les étrangers : 1° parce que le charbon vaut relativement très cher en France ; 2° parce que les produits chimiques nécessaires doivent être pour la plupart importés ; 3° enfin, parce que nous manquons de la matière première principale, le bois, si l'on excepte le bois de pin considéré jusqu'ici comme impropre à la fabrication de la pâte à papier.

L'obstacle à l'emploi du bois de pin était la présence de la résine en quantité trop grande dans ce bois. Elle rendait la pâte inutilisable pour la fabrication du papier en abîmant les machines, ou bien on ne parvenait à s'en débarrasser que par l'emploi d'une quantité importante de produits chimiques, ce qui revenait très cher et nuisait à la qualité de la pâte en détruisant la fibre

Un jeune ingénieur E. C. P., M. Mourlaque, semble avoir trouvé le moyen de vaincre ces différentes difficultés et obtient dans une usine installée à Barsac (Gironde) une belle pâte à papier en se servant du bois de pin des Landes. Il traite la pulpe de bois de pin à froid par l'électrolyse dans un bain d'eau mélangée avec du chlorure de sodium, que l'on trouve

en abondance et à bon marché dans les salines des Pyrénées occidentales. Le passage d'un courant électrique à haut ampérage dans le bain lui permet d'isoler la résine, puis, par un renversement de courant, de la saponifier en la transformant en résinates qui, loin d'être nuisibles à la composition de la pâte, sont très utiles. Ils contribuent, en effet, à l'encollage du futur papier et évitent aux fabricants l'adjonction future d'une certaine quantité de résinates indispensables à l'encollage du papier.

La production de l'usine est de 8 à 10 tonnes par jour. Une fabrique de carton pour les semelles intérieures des chaussures, la reliure, les boîtes, etc , vient d'y être adjointe. La pâte de cellulose ainsi obtenue a déjà été employée avec succès par diverses papeteries, en particulier par les papeteries d'Orthez, pour en faire du papier de pliage et du carton et par les papeteries du Sud-Ouest, à Nantes, qui ont fabriqué avec elle du beau papier journal.

La création d'une papeterie dans les Landes et d'une grande usine pouvant produire 50 tonnes de pâte par jour est envisagée pour un avenir prochain.

Si ce procédé se généralise, comme il y a tout lieu de l'espérer, ce sera un magnifique résultat pour l'industrie française du papier tout entière, car il contribuera à la libérer d'un tribut très lourd qu'elle paie à l'étranger, en particulier pour le papier journal et le papier à affiches. Ce sera aussi un élément de prospérité pour la région du Sud-Ouest, car les papeteries, qui ne manqueront pas de se monter, y trouveront en abondance les matières premières et la force motrice qui leur seront nécessaires.

Les environs immédiats de Bordeaux seraient éminemment favorables pour l'installation d'usines de pâtes de bois de pin et de papeteries. Elle seraient, en effet, situées à proximité de la forêt landaise et auraient des communications faciles avec les Basses-Pyrénées pour la réception du chlorure de sodium. Comme force motrice, elles pourraient employer l'électricité qui y parviendra bientôt en abondance, grâce à la houille blanche empruntée aux barrages de la Dordogne et aux torrents pyrénéens. L'eau y est aussi à portée, la consommation locale est importante et le port de

Bordeaux pourrait être utilisé pour l'expédition de la pâte et des papiers. Ce trafic nouveau ne tarderait pas à compenser la diminution de l'importation des pâtes de cellulose étrangères, d'autant plus que le traitement de l'alfa de nos possessions de l'Afrique du Nord pourrait aussi être envisagé.

Clermont-Ferrand, tout à fait à la périphérie de la zone d'influence du port de Bordeaux, qui est en France le principal centre de l'*industrie du caoutchouc*, intéresse aussi les importations et exportations de ce port. C'est même grâce à ce débouché régional qu'on a pu tenter d'organiser à Bordeaux un marché des caoutchoucs africains, dont nous aurons à parler en nous occupant de la fonction commerciale du port. Les manufactures de caoutchouc de Clermont s'approvisionnent de matières premières en partie sur la place de Bordeaux, et il faut porter à leur compte la presque totalité de la différence entre les entrées et les sorties de *caoutchouc brut* par Bordeaux, qui sont indiquées par le service des douanes comme ayant été les suivantes pendant les dix dernières années dont nous avons pu nous procurer les statistiques :

	COMMERCE GÉNÉRAL	
	Entrées.	Sorties.
1910.....	41.935 quintaux.	26.273 quintaux.
1911.....	39.568 »	19.624 »
1912.....	34.846 »	15.260 »
1913.....	25.436 »	7.004 »
1914.....	15.026 »	5.942 »
1915.....	36.631 »	1.969 »
1916.....	51.842 »	8.792 »
1917.....	46.986 »	4.423 »
1918.....	20.428 »	2.047 »
1919.....	44.083 » (1)	13.558 »

Pendant le même laps de temps, les exportations de Bordeaux en *ouvrages en caoutchouc* atteignaient les chiffres suivants :

(1) Il convient de signaler qu'au cours de l'année 1921, les arrivages de caoutchoucs africains à destination des manufactures de Clermont-Ferrand ont sérieusement diminué par le fait qu'une compagnie étrangère, dont les bateaux ne font escale qu'à La Pallice, a offert aux importateurs de ce produit des conditions de fret défiant toute concurrence.

1910.....	404 quintaux.	1915.....	6.937 quintaux.
1911.....	1.075 »	1916.....	8.419 »
1912.....	5.246 »	1917.....	6.056 »
1913.....	2.228 »	1918.....	4.655 »
1914.....	3.334 »	1919.....	8.980 »

Ces ouvrages en caoutchouc consistent principalement en pneumatiques, bandages et chambres à air destinés à l'Amérique du Sud. C'est ainsi qu'en 1913, sur 2.228 quintaux exportés, il y avait 1.987 quintaux de pneumatiques, bandages et chambres à air, dont 1.193 quintaux pour la République Argentine, 341 quintaux pour le Brésil et 265 quintaux pour l'Uruguay.

L'industrie du liège, et principalement la *fabrication des bouchons,* est aussi une des industries régionales qui intéressent le port de Bordeaux au double titre des exportations et des importations. Cette industrie a d'abord employé des matières premières provenant des chênes-lièges du Tarn, du Lot-et-Garonne et des Landes pour satisfaire les besoins régionaux : le bouchage des bouteilles de vins, eaux-de-vie et liqueurs. Puis, devant la diminution de la production du liège des forêts du Sud-Ouest et devant l'accroissement des besoins, les établissements travaillant le liège, nombreux dans le Sud-Ouest, se sont mis à faire venir par Bordeaux et Cette des lièges étrangers (principalement espagnols et algériens) dans la proportion des cinq sixièmes de leur consommation. On comptait, en 1910, 60 établissements travaillant le liège dans le Lot-et-Garonne, particulièrement à Mézin, Lavardac, Barbaste; 56 fabriques avaient leur siège dans les Landes, les plus importantes étant celles de Dax, Morcenx, Soustons, Tosse, Vieux Boucau ; à Cognac, dans la Charente, existe aussi une importante manufacture de bouchons. Malgré la concurrence pour certains articles que leur faisaient, même en France, des maisons portugaises, espagnoles et allemandes, elles exportaient une certaine quantité de liège ouvré par Bordeaux (9.874 quintaux en 1913).

Cette industrie traverse depuis deux ans une crise que les intéressés attribuent à la concurrence étrangère et ils réclament des droits protecteurs (1).

(1) Journal *La Journée industrielle,* numéro du 21 mars 1922.

Il est enfin une industrie régionale qui a une très grosse influence sur le trafic du port de Bordeaux principalement aux entrées : c'est *l'industrie tarnaise du délainage des peaux de moutons* à laquelle il faut ajouter les industries connexes : *filature, tissage et tricotage de la laine, mégisserie des peaux de moutons délainées*. L'industrie du délainage s'est implantée dans cette région, parce qu'elle y rencontra des conditions économiques favorables : la présence de nombreux troupeaux de moutons, qui parvenaient à trouver leur maigre pâture sur les causses, vaste étendue de rochers de 400.000 hectares, coupée de gorges profondes, au fond desquelles coulent plusieurs rivières torrentielles : le Lot, le Tarn, la Jonte, la Dourbie, la Vivis, affluents de la Garonne ou de l'Hérault, dont les forces motrices étaient susceptibles d'être captées et dont les eaux pouvaient servir au lavage des laines et à la mégisserie des peaux.

Le délainage des peaux de ces moutons, la filature et le tissage de leurs laines, ainsi que la préparation de leurs peaux, provoquèrent la création d'un certain nombre d'entreprises dans les centres de Mazamet, Castres, Lavaur et Graulhet. Ces industries se développèrent et bientôt les peaux en laine de provenance caussenarde ne suffirent plus à alimenter leur activité. Elles durent s'adresser aux pays étrangers grands éleveurs de moutons, la République Argentine, l'Australie, la Colonie du Cap et autres, si bien qu'aujourd'hui les laines indigènes ne représentent pas le dixième des laines employées par l'industrie textile du département du Tarn. C'est donc uniquement grâce à l'activité et à l'esprit d'initiative des habitants de cette contrée assez pauvre qu'a pu se maintenir et prospérer une industrie éloignée de tous les centres de production de ses matières premières et de tous les centres de consommation de ses produits. Nous verrons quel coup lui a porté l'augmentation du prix des transports, conséquence de la guerre.

Parmi les villes du Tarn où se sont développées les industries, c'est incontestablement Mazamet qui a le plus de rapports avec Bordeaux.

La plus ancienne industrie de Mazamet est celle de la *laine cardée*, qui comprend la fabrication de la draperie, des mol-

letons et des flanelles. Après une période de décroissance, elle a repris du terrain et progresse sensiblement. La guerre ne l'a pas touchée, car elle a travaillé pendant toute sa durée presque exclusivement pour l'armée. C'est ainsi que si, en 1912, il est sorti 1.454.873 kilos de draps, molletons et flanelles et 1.739.806 kilos en 1913, par les gares voisines de Mazamet et de Labastide-Gouairoux, qui desservent les diverses usines et par lesquelles les expéditions se font à peu près également, celles de 1919 se sont élevées à 1.371.955 kilos et celles de 1920 à 1.455.353 kilos, mais celles de 1921 sont tombées à 994.106 kilos, par suite de l'arrêt presque complet des affaires qui sévit pendant les premiers mois de l'année. Le deuxième semestre a été marqué par une reprise sensible d'activité de cette industrie (1).

Une nouvelle usine de *filature de laine peignée,* qui va introduire dans l'industrie textile du Sud-Ouest une spécialité qui n'y existait pas encore, doit être actuellement terminée.

L'industrie principale de Mazamet est incontestablement *le délainage des peaux de moutons,* qui s'y est implanté depuis bientôt un demi-siècle, avec, pour conséquence, le commerce des laines lavées et des cuirots. Cette industrie y est représentée par une soixantaine d'usines grandes et petites.

Plus récemment, se sont développées des industries annexes : *la mégisserie* et *la bonneterie.*

L'essor de la production industrielle de Mazamet était avant la guerre plus considérable d'année en année.

On estime que de 1898 à 1905, c'est-à-dire en huit ans, elle doubla presque de valeur passant de 55 à 98 millions de francs (2).

Les statistiques publiées par la Chambre de commerce de Mazamet dans la *Revue industrielle et commerciale de Mazamet,* années 1913, 1919, 1920 et 1921 marquent l'augmen-

(1) Ces chiffres, ainsi que la plupart des renseignements qui vont suivre, sont empruntés à la *Revue commerciale et industrielle de Mazamet,* publiée par les soins de la Chambre de commerce de Mazamet (années 1913, 1919, 1920 et 1921).

(2) *Enquête de la Commission mixte de commerce et d'industrie sur la situation du département de la Gironde et du port de Bordeaux.* Rapport de M. Lopès-Dias (1908).

tation constante jusqu'à la guerre des matières premières reçues et, par conséquent, des produits fabriqués.

Années.	Arrivages de peaux de moutons.	Arrivages de laines brutes ou en suint.
1904	34.711.481 kilos.	3.006.873 kilos.
1905	31.361.919 »	6.400.181 »
1906	36.028.843 »	2.447.285 »
1907	42.533.164 »	2.089.783 »
1908	41 832.471 »	1.073.002 »
1909	46.482.664 »	1.341.905 »
1910	56.455.742 »	2.775.927 »
1911	52.826.572 »	1.324.861 »
1912	57.573.187 »	1.163.487 »
1913	55.978.804 »	1.281.168 »
1914	38.736.947 »	1.114.821 »
1915	31.329.205 »	4.189.272 »
1916	32.821.781 »	2.725.052 »
1917	15.663.766 »	400.884 »
1918	4.375.562 »	»
1919	27.184.653 »	739.982 »
1920	24.469.475 »	1.482.422 »
1921	34.354.610 »	1 067.806 »

Si l'on recherche les pays d'origine de ces peaux de moutons, on s'aperçoit que les industriels de Mazamet, qui se servirent longtemps presque exclusivement de peaux de provenance sud-américaine (République Argentine et Uruguay), durent, devant l'extension de leurs entreprises, obvier à l'insuffisance de ces centres d'approvisionnement en achetant une partie de plus en plus considérable de la production de l'Australie et de la Colonie du Cap et en s'intéressant à tous les autres marchés mondiaux.

Pays d'origine des peaux de moutons.	1904	1913
Amérique du Sud	30.325 tonnes.	29.344 tonnes.
Australasie	4.036 »	22.334 »
Colonie du Cap-Espagne-Afrique.	350 »	4.300 »

Les peaux reçues à Mazamet provenaient des divers marchés d'achat suivants ;

Buenos-Ayres	19.767.600 kilos.
Montevideo	9.576.500 »
Melbourne, Sidney, Adélaïde	12.997.600 »
Australasie (marché de Londres)	9.337.104 »
Cap (marché de Londres)	2.700.000 »
Cap, Espagne, Afrique, etc.	1.600.804 »
TOTAL	55.978.804 kilos.

En 1913, Mazamet a absorbé 86 p. 100 des exportations de l'Amérique du Sud, et au moins 50 p. 100 de la production de l'Australasie et du Cap.

L'absence de statistiques et de manifestes officiels de bateaux transporteurs empêche de signaler les chiffres correspondant pendant la guerre; mais les statistiques des arrivages de peaux de moutons par les divers ports desservant Mazamet peuvent donner une idée assez nette des changements qu'elle a amenés dans les provenances de ces matières premières :

Ports.	1913	1919	1920	1921
Bordeaux.... kil.	20.317.611	11.909.260	15.651.576	20.066.792
Marseille	31.634.322	6.885.679	5.840.800	5.993.118
Cette	284.630	4.342.042	1.200.364	7.363.655
Indéterminés	3.742.241	4.047.672	1.776.735	931.045
	55.978.804	27.184.653	24.469.475	34.354.610

Le port de Bordeaux a donc, du fait de la guerre, repris, au détriment de Marseille, la première place qu'il occupait jadis parmi les ports susceptibles de desservir Mazamet. La baisse considérable des importations de peaux en laine par le port de Marseille s'explique facilement si l'on sait que l'Angleterre passa, en 1915-1916, un contrat d'achat pour toute la laine d'Australie, et que le gouvernement australien n'a rendu la liberté des achats sur ses grands marchés producteurs que vers le milieu de 1920. Pendant ce laps de temps de cinq années, les industriels de Mazamet n'ont été autorisés à acheter les peaux de moutons du continent australien que sur le marché de Londres et par l'intermédiaire du gouvernement anglais. Or, Londres se trouve dans la zone

d'action du port de Bordeaux, et de plus, en raison des difficultés administratives provoquées par cette intervention officielle, les industriels de Mazamet s'approvisionnèrent surtout sur les marchés de l'Amérique du Sud, dont ils reçurent aussi les peaux en laine principalement par Bordeaux, et sur celui du cap de Bonne-Espérance. Cependant, vers le milieu de 1920, le gouvernement australien a rendu la liberté des achats sur ses marchés, ce qui a permis aux industriels de Mazamet d'alimenter à nouveau en partie leurs usines en peaux de moutons australiennes.

Les importations de peaux en laine et de laines brutes destinées à l'industrie mazamétaine ont une grosse importance pour le port de Bordeaux, puisqu'elles représentent normalement un poids de 20.000 tonnes environ et une valeur qui les place au premier rang parmi les marchandises entrées (51.341.000 francs en 1913 sur un total de 467.342.000 francs). Avant la guerre, deux vapeurs apportaient chaque mois à Bordeaux les peaux à destination de Mazamet et maintenaient des relations maritimes régulières avec l'Amérique du Sud, ce qui favorisait l'exportation des produits des industries régionales et locales.

En 1913, les expéditions de laines lavées par les diverses gares desservant le district industriel de Mazamet (25.147.921 kilos) se répartissaient comme suit :

	Balles.	P. 100
Vers l'Angleterre, surtout dans le Yorkshire, Bradford et sa région	29.700	35
Le nord de la France (Roubaix, Tourcoing, Reims, etc.)	26.800	31,5
La Russie	7.200	8,5
Divers	12.700	15
TOTAL	85.000	100,0

Sur ces quantités, le port de Bordeaux en exportait 37.674 quintaux (commerce spécial), dont 31.173 quintaux à destination de l'Angleterre.

Quant aux expéditions de cuirots préparés dans le district de Mazamet, elles se décomposaient comme suit :

Pour Graulhet	5.384.414 kilos.
Le reste de la France (Issoudun, Levroux, etc.).	1.168.393 »
L'étranger	2.994.335 »
TOTAL	9.547.142 kilos.

Une partie de la production de cuirots est aussi travaillée dans les mégisseries de la place, puisque les expéditions de *peaux mégissées* se sont élevées, à 1.003.274 kilos en 1913, à 672.600 kilos en 1920, et à 598.597 kilos en 1921. La mégisserie tarnaise (Mazamet et Graulhet) a presque monopolisé l'élaboration des peaux de moutons étrangères et l'Europe entière est sa tributaire. Elle tend encore à agrandir son champ d'action par l'adoption de procédés nouveaux dans des usines modernes et par la création d'articles supérieurs. Les principaux clients étrangers des industriels mégissiers du Tarn étaient, avant la guerre, les pays de l'Europe centrale. Malgré la faiblesse de leur change, qui limite actuellement leur capacité d'importation, ils reçoivent encore aujourd'hui de Mazamet un contingent important de produits mégissés par voie ferrée, ou par le port de Bordeaux quand le fret est plus avantageux que le transport par chemins de fer. Mais il est difficile de préciser quelle était la part de l'industrie tarnaise dans les 21.093 quintaux de peaux et pelleteries ouvrées, exportées par Bordeaux en 1913.

On transforme aussi à Mazamet les peaux en *chaussons, gants et autres objets manufacturés*. C'est ainsi qu'en 1913, il en a été expédié par les gares 93.723 kilos. En 1921, les expéditions ont atteint le chiffre de 118.943 kilos. Ce résultat est très satisfaisant, surtout si l'on tient compte de ce que les transactions furent presque nulles pendant le premier semestre. Enfin, une industrie annexe, *la bonneterie de laine*, s'est développée à Mazamet, d'une façon remarquable, pendant ces dernières années. Mazamet fabrique surtout les articles lourds, tels que chandails, camisoles, cache-nez, etc., ainsi que certains genres tricots très appréciés de la clientèle.

En 1912, les expéditions de ces articles de bonneterie atteignaient 203.373 kilos; en 1913, 238.373 kilos; elles progressèrent encore pendant la guerre et atteignirent les chiffres de 281.666 kilos en 1918, et 374 722 kilos en 1919.

Elles sont tombées à 313.946 kilos en 1920, mais, sans la crise dont cette industrie ressentit les effets dès octobre 1920, cette année aurait enregistré le plus fort tonnage de bonneterie produit et vendu par Mazamet. L'arrêt presque complet des affaires, qui se prolongea jusque vers les derniers mois de 1921, amena une baisse encore plus sérieuse des expéditions Elles ont été, cette année, de 168.954 kilos seulement.

Les industries mazamétaines de la draperie, des molletons et flanelles, de la bonneterie, n'intéressent que fort peu le port de Bordeaux, car leurs produits sont surtout consommés en France. Nous avons déjà dit que le centre voisin de Graulhet reçoit la plus grande partie des peaux de moutons délainées par les industriels de Mazamet et les manufacture dans ses importantes mégisseries.

La laine est filée, puis tissée ou tricotée dans de nombreuses usines à Castres et Lavaur. Mais ces industries n'ont qu'une importance minime pour le port de Bordeaux par rapport à celle qu'a pour lui le délainage des peaux de moutons à Mazamet et les industries qui s'y rattachent. Aussi, la crise dont souffre depuis la guerre cette industrie, ne saurait laisser indifférents ceux qui s'intéressent à la prospérité du port de Bordeaux. Nous avons vu que les matières premières des industries mazamétaines (les peaux en laine), proviennent presque exclusivement de l'importation et qu'une bonne partie de leurs produits est destinée à l'étranger. Les difficultés d'approvisionnement et de transport y firent tomber la production des laines lavées de 25.000 tonnes (en chiffres ronds) en 1913 à moins de 3.000 en 1918. L'année 1919 marque une sérieuse reprise des affaires avec une production de plus de 9.500 tonnes, mais la crise mondiale, ainsi que l'augmentation du prix des transports maritimes et par voie ferrée, conséquences de la guerre, firent baisser ce chiffre à 8.700 tonnes en 1920. Une amélioration de la situation s'est produite au cours du deuxième semestre de 1921, qui fit remonter la production à 10.000 tonnes environ.

Pour un centre industriel éloigné des lieux où il peut se procurer ses matières premières et de ceux où se consomment ses produits, le bon marché des transports est une question vitale ; or, nous allons voir ce que sont devenus les prix des transports de 1914 à 1921 pour Mazamet.

En ce qui concerne les peaux de moutons, importées pour la plus grosse part de l'Amérique du Sud et de l'Australasie, les prix de transport de la tonne de 1.000 kilos, qui étaient en 1914, de la Plata à Mazamet, de 47 fr. 50, étaient, au début de 1921, de 250 à 280 francs; d'Australasie à Mazamet, ils sont passés de 60 à 70 francs en 1914 à 950 ou 1.050 francs en 1921, c'est-à-dire qu'ils sont augmentés de 600 p. 100 pour l'Amérique du Sud, et de 1.200 à 1.500 p. 100 pour l'Australie.

De plus, un tarif annexe de la Compagnie du Midi, dont bénéficiait Mazamet pour ses réceptions par le port de Bordeaux, a été supprimé en 1920. Aussi, le transport de la tonne de peaux de moutons du port de Bordeaux à la gare de Mazamet (335 kilomètres), qui coûtait 19 francs en 1914, est-il passé aux environs de 90 francs, soit une augmentation de 475 p. 100 (1).

En ce qui concerne l'exportation des produits de l'industrie mazamétaine, les prix de transport ont subi des augmentations variant de 200 à 600 p. 100, suivant les destinations.

C'est ainsi que la tonne de 1.000 kilos de laine lavée payait en 1914, comparativement à 1921 :

	1914	1921	
Pour Roubaix-Tourcoing.....F.	52 »	255 »	
Pour Bradford (Angleterre).....	62 50	400 »	
Pour l'Allemagne.....	100 »	370 »	
Pour la Pologne.....	140 »	650 »	(2)

Les doléances justifiées des intéressés ne sont pas restées sans échos, et une revision générale des tarifs de chemins de fer étant à l'étude, il y a tout lieu d'espérer que des adoucissements seront apportés, dans un avenir prochain, aux tarifs actuels. Dans le courant de 1921, la baisse du prix du fret a amené une sensible diminution des frais de transport maritime qui ne représentent plus que deux fois et demie ceux d'avant guerre. Cette amélioration ne doit pas être étrangère

(1) Chambre de commerce de Mazamet. Séance du 28 mai 1921. Rapport sur la crise de l'industrie du délainage des peaux de moutons et des industries annexes.

(2) La Chambre de commerce de Mazamet. Séance du 28 mai 1921. *Ibid.*

à la reprise d'activité des industries de Mazamet, que l'on constate pendant le deuxième semestre de 1921. Il n'en est pas moins vrai que, du fait de leur situation géographique, elles sont très fortement menacées par le prix des transports, dont leurs matières premières et leurs produits sont grevés, et qu'il y aura peut-être lieu pour elles de se déplacer, dans un avenir plus ou moins prochain, si elles veulent pouvoir lutter avec succès contre la concurrence étrangère.

Les Australiens qui veulent s'affranchir de la nécessité de vendre leurs peaux de moutons à l'industrie étrangère créent, paraît-il, déjà de nombreuses usines de transformation de la laine.

Si les industriels de Mazamet en étaient réduits à envisager ce déplacement, Bordeaux nous semble être, en raison des facilités de réception et d'expédition par mer, des économies de transport par voie ferrée qu'elle leur procurerait, la ville toute désignée pour les recevoir, car les entreprises qui dépendent de l'étranger pour la réception de leurs matières premières et pour la vente d'une bonne partie de leurs produits manufacturés ont tout intérêt à s'installer dans le voisinage immédiat d'un grand port de mer.

Avant de quitter les industries textiles, il faut signaler les divers centres pyrénéens de Nay, Oloron, Mauléon et Bagnères-de-Bigorre où l'on travaille aussi la laine. On y fabrique du feutre, des couvertures, draps, bérets, ceintures et lainages dits « des Pyrénées », dont une partie était exportée, avant la guerre, principalement en Amérique du Sud, en Afrique occidentale et en Roumanie. Ces centres industriels travaillent des laines provenant de l'étranger, mais après qu'elles ont été déjà cardées et filées dans les usines du nord de la France.

§ 3. — Les importations du port de Bordeaux destinées à son arrière-pays, sans compensation aux exportations.

Au premier rang, il faut citer *le charbon,* destiné à la consommation familiale et à procurer la force motrice aux industries régionales. Nous avons déjà dit, en effet, que le sud-ouest de la France ne possède que des bassins houillers

de minime importance, et que c'est une des causes de son peu d'activité industrielle (1).

Après le charbon, c'étaient *les bois communs* qui, parmi les produits destinés à son arrière-pays, fournissaient avant la guerre les plus forts tonnages du port de Bordeaux : *bois du Nord* destinés à la menuiserie et à la construction régionales et *bois merrains* à la tonnellerie, industrie née de la nécessité de loger le vin produit en abondance dans toute la contrée environnante.

Il est intéressant de noter que le rôle de pourvoyeur de charbon et de bois du Nord, que joue le port de Bordeaux pour son arrière-pays, ne lui est pas spécial; ce sont ces deux articles qui fournissent aussi les plus gros tonnages à l'importation dans les principaux ports français de la côte de l'Océan Atlantique.

D'après les statistiques publiées par le service des douanes, il était entré par le port de Bordeaux, en 1913, 177.078 tonnes de bois communs. Sur ce chiffre, les bois du Nord représentaient 107.123 tonnes et les bois merrains 54.853 tonnes, soit la presque totalité.

Les bois de menuiserie parvenaient à Bordeaux principalement de la Russie du Nord par le port d'Arkhangel, et la Finlande, les provinces baltiques de la Russie, la Suède y envoyaient surtout des bois de charpente.

L'Amérique expédiait vers Bordeaux le pitchpin par l'intermédiaire des ports du golfe du Mexique.

Une lettre de M. Camentron, président du Syndicat des importateurs de bois du Nord, citée par M. Lopès-Dias dans son rapport de 1908 (2), indique que les importations de bois de construction, qui se chiffraient en 1891 par 285.935 mètres

---

(1) Logiquement, nous devrions indiquer ici le rôle du port de Bordeaux dans l'approvisionnement en charbon de la région du Sud-Ouest, d'autant plus que cette importation est étroitement liée à l'exportation des poteaux de mines, produits tirés des forêts de pins de la Gascogne. Nous préférons cependant, en raison de l'importance du sujet et pour éviter des répétitions inutiles, reporter cette étude à notre chapitre III, lorsque nous envisagerons la force motrice dont peut disposer l'industrie à Bordeaux.

(2) *Enquête de la Commission mixte de commerce et d'industrie sur la situation du département de la Gironde et du port de Bordeaux.* Rapport de M. Lopès-Dias, p. 62, 1908.

cubes, passèrent progressivement à 151.165 mètres cubes en 1896 et à 133.269 mètres cubes en 1901. D'après les statistiques publiées par M. Talbart-Duclos, spécialiste bordelais en la matière, ces chiffres se sont relevés à 165.879 mètres cubes en 1913. Il n'en est pas moins vrai qu'en une vingtaine d'années les importations de bois de construction ont diminué des deux cinquièmes.

Il faut attribuer cette baisse à diverses causes : d'abord au coup sérieux que porta le tarif douanier de 1892 au commerce de réexportation que pratiquaient les importateurs bordelais de bois du Nord. Nos colonies de la côte occidentale d'Afrique, ne possédant pas de scieries, s'approvisionnaient sur la place de Bordeaux de bois du Nord qui, reçus bruts d'équarrissage, y étaient refendus en planches, chevrons et liteaux. Cette pratique était d'autant plus naturelle que beaucoup des comptoirs établis dans ces colonies sont la propriété de maisons ayant leur siège social à Bordeaux. Avec le trafic de 1892, par lequel l'admission temporaire était remplacée par l'entrepôt fictif, ce trafic devint impossible; les règlements de l'entrepôt fictif n'admettaient pas, en effet, les transformations des matières entreposées, par exemple le sciage des bois, sans l'acquittement des droits. Les maisons coloniales bordelaises durent donc s'adresser directement en Scandinavie ou passer par l'intermédiaire des commerçants en bois de Hambourg, qui bénéficiaient des avantages de la zone franche. De plus, le déplacement de ces courants de fret mit les négociants en bois de notre place, même pour la fourniture de madriers non refendus, dans une situation d'infériorité insurmontable par rapport à leurs concurrents étrangers. C'est ainsi qu'avant la guerre, les Allemands pouvaient expédier leurs bois de Hambourg à Grand Bassam à raison de 18 fr. 75 le mètre cube par la Woermann Linie et que de Bordeaux à Grand Bassam, nos exportateurs devaient payer à la Compagnie des Chargeurs Réunis un fret de 33 francs. La différence des prix de transport représentait 20 p. 100 de la valeur de la marchandise (1).

---

(1) Rapport sur les *zones franches*, présenté par M. E. Camentron à la séance du 26 février 1915 du *Comité d'étude du port franc de Bordeaux*, p. 13 et 14.

Les intéressés accusaient aussi les tarifs de chemins de fer de diminuer la zone d'influence normale de notre port quant à la consommation régionale des bois de construction. Par le jeu de tarifs spéciaux qui les favorisaient, Nantes et La Rochelle desservaient à meilleur compte que Bordeaux la région du Centre, par exemple Commentry, Montluçon, Civray-Ville, Ussel, Meymac, alors que ces centres étaient kilométriquement plus proches de Bordeaux. La dernière réforme des tarifs de chemins de fer, si elle a provoqué une hausse sérieuse du prix des transports, aura eu du moins l'avantage de faire disparaître ces anomalies.

Les bois merrains, très importants pour les tonnelleries installées à Bordeaux et dans son voisinage, y parvenaient jadis presque exclusivement d'Autriche-Hongrie, de Roumanie et de Russie. Une ligne de navigation autrichienne, la ligne Adria, desservait directement notre port. Puis, en raison de la hausse que subirent ces bois, et du fait que des émigrants de ces pays vinrent porter en Amérique les procédés de refente des bois de chêne aux dimensions exigées par le commerce, les États-Unis se mirent à exporter leurs bois merrains du Texas, de la Louisiane et de l'Arkansas par l'intermédiaire des ports du golfe du Mexique. Les bois importés des États-Unis entraient avant la guerre pour une part très importante dans les réceptions de merrains à Bordeaux.

Nous allons voir maintenant quelle a été l'influence de la guerre sur les importations de bois communs par Bordeaux.

Dès l'ouverture des hostilités, le commerce des bois du Nord a été complètement arrêté, les Allemands ayant la maîtrise de la Baltique, et l'hiver précoce dans les pays septentrionaux n'ayant pas tardé à reformer les glaces qui bloquent les ports russes de la mer Blanche pendant une bonne partie de l'année. Ensuite, la guerre sous-marine interdit pratiquement tout trafic avec tous les pays producteurs du Nord. Les pitchpins d'Amérique ne parvinrent pas non plus en France, car les navires furent réservés aux besoins de la Défense nationale et du ravitaillement civil et le fret des quelques navires neutres disponibles monta à un taux tel que les prix de ces bois rendus en France auraient été prohibitifs.

Du reste, rien n'est plus instructif que le tableau statistique ci-après des importations des bois de construction publié par M. Talbart-Duclos, représentant-commissionnaire à Bordeaux.

Provenances.	1913		1914		1915	
	Nombre de navires.	Total en standards (1).	Nombre de navires.	Total en standards.	Nombre de navires.	Total en standards.
Finlande et Pétrograd.	23	12.555	6	3.704	»	»
Mer Blanche	9	8.354	5	5.811	»	»
Riga	9	6.650	8	3.835	»	»
Norvège	6	130	6	85	»	»
Suède	7	1.568	4	507	1	60
Amérique (pitchpin)	16	5.721	15	3.199	1	110
Autriche-Hongrie	12	527	3	75	»	»
Japon (chêne)	»	»	1	437	»	»
Teak	»	»	2	20	»	»
New Brunswich (spuce)	»	»	»	»	3	979
Totaux	82	35.505	50	17.673	5	1.149

Quant aux merrains, bien entendu, on n'en a plus reçu d'Autriche-Hongrie, pays ennemi; la Roumanie et la Russie du Sud ne purent en expédier en raison de la fermeture des Détroits par la Turquie et les bois merrains d'Amérique ne parvinrent pas non plus à Bordeaux pour les raisons que nous avons déjà exposées en parlant des bois de construction. Cependant il arriva quelques douelles des États-Unis qui servirent de « fardage » sur les navires, c'est-à-dire à garnir les vides entre les autres colis, ce qui permettait de leur faire payer un fret relativement bon marché. On a donc dû se mettre en Gironde à faire des futailles en châtaignier et même en acacia et leur prix s'éleva dans des proportions fantastiques.

Actuellement, le commerce des bois de Bordeaux est loin d'être revenu à une situation normale; au cours des années 1919-1920 et 1921, quelques rares chargements de bois du Nord seulement ont été reçus dans notre port. Les causes en sont diverses : d'abord l'anarchie dans laquelle se débat actuellement la Russie ne lui a pas permis de reprendre ses

(1) Le standard est une mesure de volume égale à 4 m³ 672.

exportations de bois ; quant aux pays scandinaves, c'est la hausse de notre change qui empêche nos commerçants en bois de reprendre des relations avec eux. Nos importateurs sont, en effet, obligés de payer les bois qu'ils achètent dans ces pays des prix très élevés du fait de la dépréciation de notre monnaie et aussi comme, la plupart du temps, ils ne peuvent les faire transporter que sur des navires scandinaves ou britanniques, ils doivent payer de plus des frais de transport fortement majorés, en raison du change défavorable. Il en résulte que les bois du Nord, rendus en France, reviennent à des prix quasi prohibitifs et que, pour tous les usages pour lesquels ils ne sont pas strictement indispensables, on les remplace par des bois du pays.

De plus, pour répondre aux besoins pressants des régions dévastées, les importateurs du nord de la France n'hésitent pas à acheter les bois de Scandinavie à n'importe quels prix, ce que ne peuvent se permettre les commerçants de notre place.

Dans le reste de la France, et particulièrement le Sud-Ouest, l'industrie du bâtiment est dans le plus grand marasme, l'activité de la construction ayant baissé de 90 p. 100 comparativement à la période d'avant guerre, en raison des prix de revient exorbitants.

Les mêmes raisons qui s'opposent à la reprise sérieuse des importations de bois du Nord à Bordeaux empêchent aussi celle des pitchpins d'Amérique et des bois merrains. Cependant on en reçoit à grands frais quelque peu de Tchéco-Slovaquie et de Pologne, mais ils sont le plus souvent transportés par voie ferrée.

En résumé, on peut dire que depuis une trentaine d'années les importations de bois communs ont sensiblement décliné à Bordeaux et cela pour des causes multiples. De plus, il n'est pas douteux que, de longtemps encore, les circonstances économiques ne leur permettront pas de reprendre leur importance déjà réduite des années qui ont immédiatement précédé la guerre.

Nous verrons cependant, en étudiant dans notre chapitre IV les possibilités de création à Bordeaux d'un marché de nos bois coloniaux, que leur exploitation méthodique pourrait

fournir à la métropole, et principalement à la région du Sud-Ouest, les moyens de satisfaire à tous ses besoins en bois de construction, de menuiserie et d'ébénisterie, sans recourir, comme elle le fait actuellement, aux pays étrangers qui lui font payer leurs bois à très chers deniers.

Si la guerre a arrêté presque complètement les exportations de bois par le port de Bordeaux, elle a, au contraire, singulièrement favorisé l'entrée des *céréales étrangères* et particulièrement celles du *blé*.

En effet, si avant 1914 la récolte annuelle du blé de notre pays suffisait à peu près à sa consommation pour les années normales, la mobilisation générale, qui a enlevé à la terre tous les bras vigoureux, a fait tomber notre production nationale dans de très fortes proportions, alors que les besoins des armées augmentaient au contraire la consommation; pour combler le déficit, il a fallu avoir recours aux importations de céréales étrangères et même en arriver, pendant un temps, à rationner le pain à la population civile. L'État s'est réservé le monopole de ces importations, qui se sont faites surtout par Le Havre pour les blés du Canada et des États-Unis, par Marseille pour ceux d'Algérie et d'Australie; enfin Bordeaux partagea avec Marseille l'importation des blés de l'Amérique du Sud et il a reçu aussi quelques chargements des États-Unis et du Canada.

Normalement, la Gironde et les départements voisins produisent peu de blé, aussi les nombreux moulins de la région doivent-ils, pour satisfaire la consommation locale, faire venir des blés des contrées productrices du centre de la France et, en cas d'insuffisance, en importer de l'étranger par Bordeaux.

Ces importations les alimentaient principalement avant les lois protectionnistes qui se sont succédé en France depuis 1887 et qui augmentèrent progressivement les droits de douanes sur les céréales, surtout sur le blé. Elles forcèrent les minotiers du Sud-Ouest à n'avoir recours aux céréales exotiques qu'en cas de récolte française déficitaire. C'est ce qui explique la baisse progressive et l'irrégularité des chiffres des entrées de céréales, que l'on peut constater avant la guerre à Bordeaux. Ces faits sont particulièrement frappants pour le blé,

dont la culture a été très protégée par les droits de douanes.

Les dernières années qui ont précédé la guerre semblent indiquer une tendance vers l'augmentation des importations de céréales, mais nous y trouvons toujours les différences considérables que nous avons signalées selon que la récolte française a été bonne ou mauvaise pendant l'année précédente.

Voici du reste, d'après le Tableau du commerce et de la navigation, quelles ont été, pendant les quatre années qui ont précédé la guerre, les entrées à Bordeaux des principales céréales (en quintaux) :

	1910	1911	1912	1913
	—	—	—	—
Blé.....	372.200	1.563.978	237.271	868.207
Avoine ...	67.599	144.183	10.861	259.180
Orge.....	18.509	32.262	21.371	13.212
Seigle	102.745	238.046	80.752	40.063
Maïs.....	524.476	512.963	550.975	797.836

En raison des difficultés d'importation des céréales et aussi d'exportation des farines, qu'ont accumulées les lois successives de protection douanière, l'industrie de la meunerie avait depuis longtemps disparu à Bordeaux. Il faut donc attribuer au rôle régional du port toutes les entrées des céréales.

Le port de Bordeaux desservait avant la guerre non seulement la Gironde, mais encore la Charente Inférieure, la Dordogne, le Lot-et-Garonne, la Haute-Garonne, le Gers, les Landes, les Basses-Pyrénées, les Hautes-Pyrénées, le Tarn-et-Garonne et même les Pyrénées-Orientales, départements où sont intallées des minoteries de toute importance.

Lorsque les départements du centre, grands producteurs de céréales, tels que la Vendée, la Loire-Inférieure, l'Indre-et-Loire, etc., ont une récolte particulièrement abondante, les meuniers du Sud-Ouest s'y approvisionnent aussi.

Nous avons déjà dit que depuis la guerre les importations de céréales ont augmenté à Bordeaux d'une façon considérable en raison du déficit de la production française, de la très forte consommation des armées en campagne. Ajoutons que

ce port est très bien placé pour recevoir les blés de la République Argentine et même ceux de l'Amérique du Nord.

Il suffit pour se rendre compte de l'énorme accroissement des quantités importées depuis 1914 de comparer les chiffres des entrées de céréales (grains et farines), y compris le malt, publiés par le Service des douanes (commerce général) :

Années.	Quintaux métriques.	Années.	Quintaux métriques.
1905.....	353.799	1913.....	2.153.890
1906.....	569.199	1914.....	2.995.369
1907.....	740.705	1915.....	6.567.961
1908.....	266.420	1916.....	6.274.674
1909.....	321.073	1917.....	8.188.452
1910.....	1.123.297	1918.....	4.403.203
1911.....	2.593.218	1919.....	4.611.369
1912.....	1.652.462		

Les nécessités de la guerre mirent en lumière les avantages naturels que présentait Bordeaux pour l'importation des céréales : c'est, en effet, le premier grand port français de l'Atlantique se trouvant sur la route des vapeurs de la République Argentine, et les navires du plus fort tonnage, spécialisés dans le transport des céréales, peuvent y accoster en tout temps ; par la Garonne, la Dordogne et leurs affluents, par le canal du Midi, il donne accès aux vastes régions du sud ouest de la France où l'on cultive peu le blé et même jusqu'au littoral méditerranéen. Enfin, Bordeaux est la tête de ligne de trois grands réseaux de chemin de fer : État, P.-O., Midi, et est le port de transit tout indiqué pour les céréales sud-américaines destinées à la Suisse et aux autres pays de l'Europe centrale. Mais la guerre a fait aussi ressortir la pénurie des moyens de déchargement, de stockage et d'évacuation dont il disposait. Pour qu'il soit apte à jouer le rôle de principal importateur en France des céréales argentines, que ses usagers ambitionnent pour lui, il fallait le doter d'un outillage spécialisé et très perfectionné.

C'est ce qu'a entrepris en pleine guerre, à la fin de 1917, une puissante société privée, l' « Union commerciale de Bordeaux-Bassens », qui a acquis une centaine d'hectares à Bassens entre la Garonne et la ligne du P.-O. Les installa-

tions de cette société comprennent une « Station céréales », équipée pour la manutention des grains en vrac ou en sacs et des marchandises diverses en sacs ou ballots, et une « Station charbons », destinée à la manutention des matières pondéreuses, particulièrement du charbon, ainsi qu'aux mises en soute de ce combustible. Elle étudie aussi la création d'une station de pétrole et mazout.

La station céréales seule nous intéresse ici : elle comprend un outillage de déchargement situé sur l'appontement lui-même et une installation de stockage de manutention et de réexpédition placée en arrière de l'appontement. Le transport de l'appontement aux entrepôts est assuré par un tapis roulant. Il n'entre pas dans le cadre de ce travail d'étudier le détail de cet outillage doté des perfectionnements les plus modernes. Disons seulement que l'appareil de déchargement comporte pour les grains en vrac deux aspirateurs pneumatiques qui aspirent le blé dans les cales du navire à raison de 150 tonnes à l'heure chacun, et pour les grains et autres marchandises en sacs, quatre grues pouvant décharger 50 tonnes à l'heure.

Les grains en vrac ou en sacs sont transportés par un système de bandes aériennes vers les installations de stockage et de réexpédition, qui comprennent cinq hangars couvrant plus de 10.000 mètres carrés et pouvant contenir au moins 40.000 tonnes de marchandises diverses : blés, cacaos, cafés, tabacs, sucres, etc. Ils sont desservis par douze voies ferrées reliées à la ligne de Paris-Bordeaux. Les grains en vrac sont montés par des élévateurs dans un silo à 24 cellules, d'une hauteur de 32 mètres et pouvant contenir 60.000 quintaux. Les réexpéditions peuvent facilement se faire à raison de 300 à 400 wagons par jour.

Ces installations, qui peuvent se comparer avec celles des ports importateurs ou exportateurs de céréales les mieux outillés, comme Rotterdam et Buenos-Ayres, ont été mises en service en avril 1921 et permettent de décharger un navire portant 6.000 tonnes de céréales en vingt-quatre heures, soit au moins dix fois plus rapidement qu'il ne l'était auparavant dans le port.

Bordeaux est donc actuellement muni de tout le nécessaire

pour devenir le principal marché européen des céréales sud-américaines et il faut espérer que les résultats répondront aux espérances de ceux qui ont consacré leurs efforts et leurs capitaux à réaliser la « Station céréales » de Bassens.

Nous devons cependant signaler que certains spécialistes bordelais du commerce des grains et farines sont assez sceptiques sur les possibilités de création d'un grand marché des grains à Bordeaux. Ils pensent, avec quelques raisons, que le gouvernement français sera obligé de continuer aux agriculteurs les encouragements et la protection qu'il leur a prodigués avant et pendant la guerre, et que, d'ici peu d'années, la France pourra se suffire en ce qui concerne les céréales, si les cultivateurs de toutes les régions productives consentent à se servir de plus en plus d'engrais chimiques pour amender leurs terres. Déjà ceux du nord et du centre de la France arrivent à des rendements normaux de 23 à 24 hectolitres à l'hectare et parfois même de 30 hectolitres, alors que, dans les départements du Midi, le rendement à l'hectare est de 13 à 14 hectolitres seulement. Il faut bien reconnaître que les faits semblent confirmer l'opinion de ces spécialistes et qu'en tous les cas la période des récoltes déficitaires sera peut-être pour les céréales moins longue qu'on ne l'avait supposé primitivement. La France, qui a produit en 1920 64 millions de quintaux de blé, en a récolté en 1921 près de 88 millions de quintaux. Si l'on songe que les importations de céréales à Bordeaux, qui avaient atteint 8 millions de quintaux en 1917, ont diminué de moitié au cours des années 1918 et 1919, il est à croire, quoique les statistiques n'aient pas encore été publiées, que ce mouvement de baisse ne s'est pas arrêté au cours des années suivantes et, en particulier, que les années 1921 et 1922 donneront des chiffres encore plus faibles, grâce aux bonnes récoltes françaises de céréales en 1921.

Nous avons vu, d'autre part, que le transit par Bordeaux pour la Suisse et ses au-delà avait plutôt tendance à diminuer qu'à augmenter. Donc, sans être pessimiste, il ne faut pas non plus se laisser illusionner par les quantités énormes de céréales qui sont entrées en France par le port de Bordeaux pendant la guerre, car ces importations sont dues à des circonstances tout à fait exceptionnelles.

* * *

Il faut aussi noter que la plus grande partie des *produits chimiques lato sensu,* qui comptent parmi les éléments les plus importants du trafic du port, sont destinés, soit directement, soit après avoir été transformés dans les grandes usines qui se sont installées à Bordeaux, à satisfaire les besoins de son arrière-pays, particulièrement ceux des agriculteurs. C'est ainsi que le traitement de la vigne y provoque l'importation de *soufre brut* provenant principalement de la Sicile, de la Louisiane et du Texas et de *sulfate de cuivre* expédié par l'Angleterre et la Belgique. On ne peut préciser exactement les quantités de soufre qui entrent annuellement par le port de Bordeaux, car les statistiques douanières confondent sous la même rubrique les soufres et les pyrites. Tout ce que l'on peut dire, c'est que la seule raffinerie de soufre de la région du Sud-Ouest, qui est située à Bordeaux-Bastide, quai de Brazza, et appartient à la « Compagnie européenne de traitement des minerais », produisait annuellement, avant la guerre, 2.500 à 3.000 tonnes de soufre raffiné et qu'elle a atteint récemment une production annuelle de 5.000 tonnes. Quant au sulfate de cuivre, il en est entré à Bordeaux 144.106 quintaux en 1913, dont 141.912 provenant d'Angleterre et 2.258 de Belgique.

Pendant la même année, il a été importé à Bordeaux 1.704.916 quintaux de *phosphates naturels* provenant de Tunisie, d'Algérie et des États-Unis.

Si l'on rapproche ces chiffres des exportations globales de produits chimiques de 1913 qui ont atteint 624.531 quintaux, on peut dire que les deux tiers environ des importations de phosphates naturels ont été consommés en France, après avoir été transformés en superphosphates, principalement par les usines bordelaises.

Bordeaux a aussi reçu, en 1913, 159.389 quintaux de nitrate de soude du Chili et 14.864 quintaux de nitrate de chaux et cyanide calcique synthétique, dont 12.546 quintaux de Norvège et 2.317 quintaux de Suède, destinés en grande partie à servir d'engrais azotés. Il est très probable

que, d'ici quelques années, ces chiffres diminueront sérieusement en raison des progrès des industries électro-chimiques pyrénéennes.

Enfin, le développement de l'agriculture dans la région du Sud-Ouest provoque aussi l'entrée à Bordeaux d'une quantité importante de *machines agricoles* et autres *appareils aratoires* provenant surtout des États-Unis.

Pour en finir avec les importations bordelaises destinées à son arrière-pays, disons que les *chocolateries* de Bayonne et de Clermont-Ferrand, dont les produits de luxe sont très appréciés, s'approvisionnent en *cacaos* et en *sucres* principalement sur la place de Bordeaux, mais qu'il est difficile de faire la discrimination entre la consommation régionale et la consommation locale de ces produits, car des chocolateries importantes existent aussi à Bordeaux.

CHAPITRE III

La fonction industrielle du port de Bordeaux.

Étudier la fonction industrielle d'un port, c'est rechercher, parmi les industries existant dans son voisinage immédiat, celles dont il a provoqué la fondation et celles qui, quoique créées pour d'autres raisons, n'en bénéficient pas moins directement ou indirectement de sa présence.

Nous allons d'abord indiquer dans une première section les conditions générales du développement de la fonction industrielle d'un port et comment elles sont remplies à Bordeaux, puis, dans une deuxième section, nous examinerons ensuite, en les groupant par grandes catégories, quelles sont les diverses industries bordelaises.

SECTION PREMIÈRE

CONDITIONS GÉNÉRALES DU DÉVELOPPEMENT DE LA FONCTION INDUSTRIELLE D'UN PORT ET SPÉCIALEMENT DE CELLE DU PORT DE BORDEAUX

§ 1. — La naissance de la fonction industrielle des ports.

Cette fonction est celle qui est apparue le plus tardivement, mais elle tend à prendre une importance de plus en plus considérable dans l'activité des grands ports modernes. C'est qu'elle est intimement liée au bon marché et à la régularité des transports maritimes et à la facilité des communications du port avec son arrière-pays. Or, ces trois conditions ne se sont réalisées qu'au cours de la deuxième moitié du siècle dernier, grâce à l'augmentation considérable de la

capacité des navires provoquée par la substitution du fer au bois dans leur construction, grâce au triomphe de la navigation à vapeur qui permit aux armateurs de prendre l'engagement d'arriver au port à une date déterminée et de le tenir malgré vents et marées, grâce enfin à la construction des chemins de fer qui ont mis à la disposition de tous les ports des moyens de communication faciles avec un vaste arrière-pays. Du fait du bon marché des transports maritimes, bien moins influencés que ces derniers par la distance à parcourir, c'est au port que doivent être transformées les matières premières lourdes et encombrantes provenant de pays à industrie peu développée. Le poids des produits manufacturés étant beaucoup moindre et leur valeur beaucoup plus élevée que ceux des matières premières, ils supportent, bien plus facilement qu'elles, les frais de transport par voie ferrée et peuvent être expédiés dans un arrière-pays beaucoup plus étendu.

La guerre, en amenant une hausse considérable des tarifs de chemins de fer, a encore accru, pour les industriels manufacturant des matières premières étrangères, l'intérêt qu'ils ont à installer leurs usines dans les environs immédiats d'un grand port. Le choix de cet emplacement devient une impérieuse nécessité lorsque les produits qu'ils fabriquent avec des matières premières exotiques sont destinés à l'exportation, car, sans cela, ils seraient frappés de doubles frais de transport et se trouveraient handicapés sur les marchés internationaux par les produits similaires étrangers, dont les prix de revient ne seraient pas grevés de semblables frais. Nous avons déjà vu un exemple typique de l'infériorité des centres industriels mal placés pour la réception de leurs matières premières et l'exportation de leurs produits en étudiant la crise dont souffre l'industrie du délainage des peaux de moutons et les industries annexes à Mazamet.

Si le bon marché relatif des transports maritimes par rapport aux transports par voie ferrée a provoqué la création des industries de port et favorisé de plus en plus leur développement, il est une autre condition sans laquelle elles n'auraient pu exister : c'est la régularité de ces transports maritimes. En effet, les industriels, qui sont obligés de faire à

l'avance des prévisions de fabrication, échelonnent les réceptions de leurs matières premières de façon à ne pas s'embarrasser inutilement de stocks improductifs, aussi des retards dans les livraisons sont susceptibles de leur causer de très graves préjudices, en les obligeant à arrêter brusquement le travail de leurs usines. De même, ils ont besoin de pouvoir expédier les produits de leurs fabrications à des dates déterminées à l'avance au gré de leurs clients. Il en résulte que les ports les mieux desservis par des lignes régulières de navigation sont les mieux placés au point de vue industriel.

Donc, du fait du bon marché et de la régularité des transports maritimes, des facilités que présentent les ports pour la réception des matières premières et pour l'expédition des produits fabriqués, ils sont aptes à devenir des centres industriels importants. Mais il faut encore qu'on y trouve réunies les conditions générales nécessaires à la création d'une industrie quelconque, c'est-à-dire des capitaux pour monter des entreprises, des terrains industriels favorables, de la force motrice et de la main-d'œuvre.

Nous allons examiner successivement ces diverses conditions, en nous demandant si elles sont réunies à Bordeaux.

§ 2. — Les capitaux disponibles.

Bordeaux est une ville riche qui, depuis plusieurs siècles, est parvenue à un haut degré de prospérité grâce à l'activité de son commerce international. Il semble donc qu'un industriel peut y trouver facilement les capitaux importants indispensables à l'heure actuelle pour monter une usine quelconque. Il n'en est cependant pas ainsi et les industriels bordelais se plaignent, à juste titre, de n'être pas soutenus comme ils devraient l'être par les capitalistes locaux. Leur réserve s'explique par plusieurs raisons : D'abord les grandes fortunes de Bordeaux s'étant presque toutes constituées dans le commerce des vins ou des produits coloniaux, par atavisme, les Bordelais sont plus portés à s'intéresser à des entreprises de cette nature, qu'ils connaissent bien, qu'à risquer leurs capitaux dans la création d'industries nouvelles. De plus, les banques privées locales ou régionales qui, jusqu'à la fin du

XIXe siècle, étaient nombreuses à Bordeaux, étaient, pour les mêmes raisons, plus enclines à aider les commerçants que les industriels. Depuis une vingtaine d'années, elles ont été successivement presque toutes absorbées par les grandes sociétés financières à succursales, suivant en cela le grand mouvement de concentration des banques qui s'est produit dans presque tous les pays à la même époque.

Ce changement n'a pas encore eu à Bordeaux tous les mauvais effets qu'on constate par ailleurs, c'est-à-dire le peu de connaissance de la place et le manque d'initiative des agents locaux de ces grands établissements financiers, agents dont l'avancement est réglé comme celui des fonctionnaires et qui sont le plus souvent obligés de changer de résidence à chaque échelon qu'ils gravissent dans une hiérarchie à tendance bureaucratique. C'est que l'absorption des banques privées locales y est encore récente et que les grandes sociétés financières ont été naturellement conduites, pour conserver la clientèle de l'établissement qu'elles achetaient, à maintenir l'ancien propriétaire comme directeur de la nouvelle succursale. Mais ils seront peu à peu remplacés par des agents venus d'autres places et ignorant, par conséquent, les besoins de la clientèle locale d'industriels et de commerçants.

Il faut cependant espérer que la tendance à la reconstitution de la vie régionale qui se manifeste de plus en plus dans notre pays et la leçon de méfiance que la guerre a donnée aux capitalistes français par les pertes considérables qu'ils ont subies, du fait de leurs trop nombreux placements à l'étranger, les amènera à s'intéresser de plus en plus aux entreprises dont ils pourront surveiller de près la gestion et le développement.

Il faut signaler en ce sens la constitution assez récente, à Bordeaux, de plusieurs sociétés financières groupant un certain nombre de capitalistes et d'industriels dans le but de procurer après étude aux affaires industrielles et commerciales régionales et locales, qu'elles jugent susceptibles de prospérer, les fonds indispensables à leur création. Les plus importantes sont : « L'Union industrielle de Bordeaux et du Sud-Ouest » et le « Consortium financier du Sud-Ouest ». Il faut

mettre à l'actif de l'Union industrielle de Bordeaux et du Sud-Ouest, la constitution de la « Société industrielle bordelaise d'appareils de levage et de construction mécaniques » et de la « Société industrielle des lubrifiants » ; elle étudiait celle d'une « Compagnie des ciments de la Gironde », mais la crise économique qui sévit actuellement l'a incitée à suspendre son concours à cette affaire dont la réalisation a été abandonnée. Au début de l'année 1922, l'Union industrielle de Bordeaux et du Sud-Ouest a été absorbée par le « Consortium financier du Sud-Ouest », qui a porté son capital à 5 millions de francs en vue de nouvelles fusions.

Si le développement industriel de Bordeaux a pris un très grand essor pendant la guerre, il s'est beaucoup ralenti depuis deux ans. Les nécessités de la Défense nationale amenèrent, en effet, l'État à favoriser la création d'industries nouvelles, soit en participant financièrement à leur fondation, soit en payant leurs produits à des prix assez rémunérateurs pour permettre l'amortissement rapide des capitaux engagés dans l'entreprise. L'invasion du nord et de l'est de la France où l'industrie était très prospère, la menace qui, par deux fois, au début et un peu avant la fin de la guerre, pesa sur les usines groupées autour de Paris, montrèrent clairement le danger de la concentration des industries dans une seule partie du pays, et beaucoup d'industriels de ces régions, poussés par le gouvernement, cherchèrent à réinstaller de nouveaux ateliers dans le Midi. Les avantages géographiques et économiques de Bordeaux frappèrent un bon nombre d'entre eux qui s'y fixèrent. Mais l'armistice amena la fin du concours direct ou indirect que leur prêtait l'État, en même temps que cessait l'ère des bénéfices faciles. Puis la crise économique mondiale qui dure encore vint paralyser la plupart des industries en activité par la perte des débouchés de leurs produits à tel point que plusieurs d'entre elles durent déposer leur bilan.

Quant à construire des usines nouvelles, il n'y faut plus songer en raison des immobilisations formidables de capitaux qu'elles nécessitent. Si l'on compare une entreprise installée avant la guerre et une autre identique, établie à l'heure actuelle, on peut compter que le capital investi en

constructions et en outillage varie de 1 à 4 ou 5 et parfois davantage. De plus, au lieu d'emprunter l'argent nécessaire à un taux de 4 ou 5 p. 100 au maximum comme avant guerre, l'industriel doit payer un taux de 7 p. 100, net d'impôts pour le prêteur, ce qui représente 8,30 à 8,50, et souvent même les crédits en banque ne sont accordés qu'à des taux d'intérêts beaucoup plus forts. Pour monter une usine nouvelle, il faut donc quatre à cinq fois plus de capital et il faut payer pour se le procurer deux fois plus d'intérêt qu'avant la guerre. Donc, l'outillage qui coûtait à une entreprise 4 fr. par an, lui revient actuellement au minimum à 30 ou 40 fr. par an, amortissement non compris. De plus, ce même outillage lui rapporte beaucoup moins à cause du rendement inférieur de la main-d'œuvre et de la réduction d'un cinquième de la durée du travail (journée de huit heures). Enfin, comme on peut espérer que le prix de premier établissement baissera dans un avenir plus ou moins prochain, les industries qui osent s'installer à l'heure actuelle, doivent compter sur la concurrence, non seulement de celles dont l'outillage est déjà depuis longtemps amorti, mais encore de celles qui s'établiront dans quelques années avec des immobilisations plus faibles. Ne peuvent donc se monter que les entreprises qui sont sûres de réaliser en peu de temps des bénéfices tels qu'elles pourront amortir très rapidement leur capital.

Il n'est donc pas étonnant que l'on constate à Bordeaux, comme du reste ailleurs, un arrêt dans l'essor des industries locales, après la fiévreuse activité de la guerre et de l'année qui l'a immédiatement suivie.

Nous avons déjà signalé, par exemple, que « l'Union industrielle de Bordeaux et du Sud-Ouest », qui s'était intéressée en 1920 à la création de la Compagnie des ciments de la Gironde, a jugé depuis que cette société aurait à ses débuts trop de circonstances défavorables à vaincre. Aussi a-t-elle préféré abandonner la réalisation de cette entreprise et rembourser purement et simplement les souscripteurs.

De même l'installation d'une importante huilerie qui devait être construite à Bassens sur les terrains de l'Union commerciale de Bordeaux-Bassens pour doubler la production de la

« Grande huilerie bordelaise » a été ajournée à des temps plus propices.

Il faut espérer que, la période de crise une fois terminée, les capitalistes bordelais continueront à s'intéresser de plus en plus aux industries locales comme ils avaient commencé à le faire pendant la guerre.

Au reste, de tous les éléments nécessaires au développement de l'industrie, c'est le capital qui est encore le plus facile à trouver, car c'est celui qui se déplace le plus aisément.

§ 3. — Les terrains industriels favorables.

Nous avons déjà indiqué qu'un des avantages des ports en rivière sur les ports littoraux était leur plus grande aptitude au développement de leur fonction industrielle. Les ports côtiers et les villes auxquelles ces derniers ont donné naissance sont, en effet, le plus souvent à l'étroit au fond d'une crique, formant échancrure dans les falaises ou les rochers, sur un îlot voisin de la terre ferme, sur une presqu'île ou au fond d'une lagune environnée de marécages.

Les usagers de ces ports éprouvent les plus grandes difficultés, lorsqu'ils veulent les agrandir, pour leur permettre de répondre aux exigences de la navigation maritime moderne et lorsqu'il s'agit de trouver des emplacements favorables à la création d'industries importantes. Les terrains s'y vendent, en général, à chers deniers et il est très difficile de mettre les industries qui s'y installent en état de recevoir leurs matières premières et d'expédier leurs produits par voie de mer d'une façon économique. Il en résulte pour elles des frais de premier établissement et ensuite de camionnage onéreux, qui les handicapent par rapport aux industries établies dans les ports en rivière, plus favorables à leur développement. Ils sont, en effet, généralement situés à quelques dizaines de kilomètres de l'embouchure d'un grand fleuve, coulant au milieu de terrains d'alluvions au relief peu accentué et s'étendant à perte de vue sur ses deux rives.

Là, le port a des possibilités d'extension presque indéfinies, grâce à la prolongation des quais et appontements sur les deux rives du cours d'eau en amont ou en aval de la ville.

Les usines de toute importance peuvent alors s'installer en contact immédiat avec lui sans être gênées par l'agglomération urbaine et en profitant de sa proximité qui leur facilite le recrutement de la main-d'œuvre.

Le port de Bordeaux et ses annexes sont très bien partagés au point de vue des terrains industriels. La ville était, il y a encore moins d'un demi-siècle, presque exclusivement concentrée sur la rive gauche du fleuve; en face s'étendait une plaine basse, où alternaient les prairies et les vignes, plaine bornée d'un côté par la Garonne et de l'autre par les collines de Lormont, Cenon et Floirac. Malgré la construction du pont de pierre, achevé en 1821, et des gares du chemin de fer d'Orléans et de l'État, le quartier de La Bastide, situé sur la rive droite, ne s'était guère développé avant la création des appontement de Queyries, spécialement aménagés pour la manutention des matières lourdes, charbons, phosphates, minerais, etc...

Mais depuis, beaucoup d'industriels, séduits par l'admirable disposition de ces terrains, qui se trouvent à la fois à proximité du port et des lignes ferrées à grand rendement et qui offrent, grâce à leur relief uniforme, toutes facilités pour l'édification rapide de constructions, y ont bâti de vastes usines de produits chimiques, de constructions mécaniques, des chantiers de constructions navales, des boulonneries, des huileries, des minoteries, etc..: Aussi, depuis quelques années déjà, tous les emplacements disponibles ont-ils été occupés par les industries existantes ou acquis par elles en vue d'extensions futures. Les entreprises nouvelles durent donc chercher des terrains disponibles en amont du pont de pierre, du côté de la Benauge et la Souys. Les usines qui y sont établies sont aussi très bien desservies par les voies ferrées des réseaux de l'État et du Midi, mais leurs communications avec le port sont plus précaires, la navigation maritime s'arrêtant au pont. Un quartier ouvrier important s'est construit entre La Bastide et Benauge, à proximité des usines de la rive droite du fleuve, mais il est loin de suffire au logement de tout le personnel qui y est occupé. Les grandes entreprises pourront remédier à cet inconvénient, car des terrains très favorables à la construction de maisons ouvrières

sont encore disponibles à proximité, sur le plateau de Cenon. L'essor industriel de Bordeaux eût pu être arrêté dans un avenir prochain, faute d'emplacements, sans les appontements de Bassens, construits pendant la guerre grâce à la collaboration franco américaine. Entre eux et la grande ligne Paris-Bordeaux s'étend, sur 1.500.000 mètres carrés, une large plaine, formée d'alluvions anciennes et solides, qui se prête merveilleusement à l'établissement d'industries nouvelles desservies à la fois par le fleuve et la voie ferrée. Une puissante Société, « l'Union commerciale de Bordeaux-Bassens », dont nous avons déjà signalé l'activité, a fait l'acquisition d'immenses terrains, situés en bordure du fleuve et dans la plaine, pour y créer des stations extrêmement perfectionnées de manutentions, transbordements maritimes et entrepôts de toute nature. Elles sont susceptibles de desservir les industries les plus diverses par un outillage moderne, par des facilités de liaison avec un des plus grands réseaux de voies ferrées, par des stations de force électrique ; enfin, si besoin est, « l'Union commerciale de Bordeaux-Bassens » peut contribuer à la fondation de ces industries par des apports de capitaux. Déjà plusieurs entreprises ont profité des facilités ainsi mises à leur disposition, et certainement, la crise économique que nous subissons une fois passée, d'autres ne manqueront pas de suivre leur exemple.

La rive gauche de la Garonne n'avait pas, jusqu'à ces temps derniers, participé à cette poussée industrielle, dont nous venons de signaler les rapides progrès sur la rive droite. Cependant, quelques usines s'étaient installées aux abords de la gare du Midi, du côté de Bègles et du côté des bassins à flot. Cette somnolence relative s'explique assez facilement, si l'on songe que l'agglomération urbaine s'étend tout le long des quais, en contact direct avec eux, et qu'il était impossible d'installer de vastes usines en plein centre, sans des frais de premier établissement énormes, dont l'amortissement eût été difficile. Enfin, aucune industrie importante ne pouvait songer à se monter dans la banlieue sud de la ville, en raison des frais de camionnage très élevés qu'elle aurait dû supporter du fait de l'éloignement des gares de chemins de fer et du port. Le chemin de fer de ceinture, qui, achevé pendant la

guerre, vient d'être tout récemment ouvert au trafic commercial, a complètement changé cette situation et permet le développement industriel, dès à présent commencé, de tous ces quartiers excentriques. Il en sera de même, dans l'avenir, pour tous les terrains situés dans la « palus » qui s'étend au nord-ouest de Bordeaux, le long du fleuve, au delà des bassins à flot et du quartier Achard, lorsque les nouvelles darses et le canal de Grattequina, prévus par le programme de 1910, seront mis en service.

Quant aux annexes de Pauillac, de Blaye, et au futur port d'escale du Verdon, les terrains qui les environnent offrent aussi aux industries des emplacements très favorables, qui peuvent être aisément reliés au fleuve et au chemin de fer. Du reste, un certain nombre d'entre elles se sont déjà installées à Pauillac et à Blaye.

Donc, on peut dire que les emplacements disponibles à proximité du port de Bordeaux et de ses annexes lui permettent de développer sa fonction industrielle d'une façon presque indéfinie, ce qui est pour lui un gros avantage, si l'on songe que certains ports, tels que Marseille, ont dû, pour décongestionner leurs industries qui étouffent dans la ville, se décider à aménager de nouveaux bassins à plusieurs dizaines de kilomètres du port principal.

§ 4. — La main-d'œuvre.

Son abondance et sa qualité sont aussi des éléments importants pour le développement d'un centre industriel. Il est donc intéressant d'examiner dans quelle situation se trouve Bordeaux au point de vue de la main-d'œuvre. Il faut distinguer ici les ouvriers qualifiés et les manœuvres ou manœuvres spécialisés.

Les ouvriers qualifiés, en temps de production normale, sont à Bordeaux en nombre insuffisant pour les industries existantes et, de par cette rareté, la main-d'œuvre spécialisée est payée relativement cher, ce qui est un facteur défavorable pour le prix de revient des produits manufacturés. Cependant, du fait de la guerre, qui a provoqué une augmentation considérable du prix de la vie dans presque tous les centres

industriels, la différence entre les salaires payés dans ces divers centres s'est beaucoup atténuée. Aussi les industriels bordelais peuvent-ils, en général, supporter plus facilement qu'autrefois le prix de revient élevé de la main-d'œuvre, leurs concurrents étant moins favorisés qu'auparavant à ce point de vue.

La rareté des ouvriers qualifiés à Bordeaux s'explique pour plusieurs raisons :

La première est commune à tous les ports de mer : les hauts salaires payés aux nombreux dockers ou manœuvres employés au déchargement des navires détournent les jeunes gens des métiers nécessitant un long apprentissage pendant lequel ils ne touchent qu'une rémunération minime.

Il en est d'autres spéciales à Bordeaux. D'abord, Bordeaux est située au centre d'une région surtout agricole, et ne peut bénéficier de l'apport de la main-d'œuvre provenant de centres industriels voisins. D'autre part, si la classe moyenne y est plus portée, par tradition, vers le commerce que vers l'industrie, la classe ouvrière subit aussi l'atavisme d'un long passé, durant lequel elle a été employée presque exclusivement dans les chais à des travaux de manutention. Quoique en général intelligents, les ouvriers qualifiés sont loin d'avoir à Bordeaux le même rendement que dans le nord de la France et on se plaint dans les industries de luxe de ne pouvoir obtenir d'eux des travaux aussi finis que dans d'autres centres. Ainsi, par exemple, les fabricants de chaussures bordelais ne peuvent leur faire produire des articles aussi fins que ceux de Limoges et sont obligés d'employer un nombre important d'ouvriers étrangers à la localité.

Il est aussi remarquable de constater que dans toutes les usines bordelaises les techniciens indigènes sont très peu nombreux. Les industriels ont dû faire venir du dehors la grosse majorité de leurs chefs d'équipe, contremaîtres et chefs d'atelier et autres agents de maistrance.

Cette pénurie de main-d'œuvre qualifiée et de techniciens qui, déjà sensible depuis longtemps, s'est accentuée pendant la guerre, a été vivement ressentie par les industriels désireux d'augmenter leur production ou voulant créer de nouvelles usines à Bordeaux.

Pour y remédier, ils ont fondé, en 1918, « la Chambre de métiers de Bordeaux et de la Gironde » qui a pour mission de déterminer les besoins de chaque corporation en main-d'œuvre, d'orienter les enfants vers les professions qui leur conviennent le mieux et où ils trouveront des places disponibles, et surtout de favoriser l'apprentissage. D'autre part, Bordeaux a obtenu de l'État la création d'une École des arts et métiers, ce qui facilitera, dans l'avenir, le recrutement des techniciens.

Si Bordeaux manque d'ouvriers qualifiés, il n'en est pas de même en ce qui concerne les manœuvres ou manœuvres spécialisés. Cette situation s'explique par la tendance que nous avons signalée chez les jeunes gens et leurs parents à préférer une rémunération immédiate aux sacrifices, compensés seulement par un profit lointain, que leur impose un apprentissage de plusieurs années, mais surtout par les facilités d'importation de la main-d'œuvre étrangère. Dès avant 1914, on trouvait à Bordeaux de nombreux espagnols; ce mouvement d'émigration s'est encore accentué du fait de la guerre et des hauts salaires pratiqués en France. Les Espagnols forment la grosse majorité des ouvriers étrangers employés à Bordeaux. Ce sont, pour la plupart, des manœuvres occupés surtout sur les quais, dans les usines de produits chimiques et dans les huileries; cependant, on trouve parmi eux un certain nombre de menuisiers, de charpentiers et de métallurgistes, employés dans les usines de matériel roulant et les chantiers de constructions navales et des cordonniers, utilisés dans les fabriques de chaussures ou travaillant pour leur compte. Après les Espagnols, les étrangers les plus nombreux sont les Marocains et Algériens, importés en grand nombre pendant la guerre pour les usines travaillant pour la Défense nationale et pour assurer le déchargement des navires. On en est, en général, assez peu satisfait à Bordeaux, peut-être parce qu'on n'a pas su les grouper dès leur arrivée, comme, par exemple, à Marseille et Paris, dans des foyers qui leur auraient évité les mauvaises fréquentations et les auraient protégés contre l'alcoolisme. Les Chinois, Indo-Chinois, Portugais et Grecs, recrutés pendant la guerre, ont presque tous quitté Bordeaux depuis

l'armistice et la crise économique, qui ont provoqué des débauchages considérables.

L'abondance de la main-d'œuvre étrangère facilite le développement à Bordeaux des industries qui emploient surtout des manœuvres ou manœuvres spécialisés, comme les industries chimiques, les industries alimentaires et les ateliers de construction ou de réparation de matériel roulant, et il est remarquable de constater que ce sont celles qui y sont précisément les plus prospères.

Voici du reste, d'après les renseignements qui nous ont été fournis à la Bourse du travail de Bordeaux, quel était, en avril 1920, le nombre approximatif des ouvriers des diverses professions dans la Gironde :

Métallurgistes (y compris les ouvriers des constructions navales : 6.000)	17.000 à	20.000 ouvriers.
Port et docks (y compris Bassens)		10.000 »
Cheminots		6.700 »
Industries chimiques		6.000 »
Industries du livre	1.800 à	2.000 »
Éclairage (gaz et électricité)		1.500 »
Chaussures		1.500 »
Menuisiers		1.500 »
Huileries (y compris les 250 ouvriers de l'huilerie de Laubardemont)		1.200 »
Peintres		800 »
Serruriers		800 »
Terrassiers		600 »
Chocolateries		600 »
Boulangers		500 »
Maçons		500 »
Plâtriers		300 »
Électriciens (du bâtiment)		250 »
Ébénistes		210 »
Cimentiers		200 »
Carrosseries		200 »
Tanneries		160 »
Zingueurs		150 »
Chauffourniers		140 »
Selliers et bourreliers		75 »
Fumistes		55 »
Sculpteurs sur bois		45 »

Si l'on songe qu'en dehors de Bordeaux, le département

de la Gironde ne possède guère de grosses entreprises industrielles et que les métiers du bâtiment sont en général exercés par de petits patrons nombreux, mais employant chacun un petit nombre d'ouvriers, on peut, grâce à cette statistique et en procédant par élimination, se rendre assez facilement compte de l'effectif ouvrier des principales industries bordelaises.

§ 5. — La force motrice.

A cet égard, l'industrie est très bien partagée à Bordeaux. C'est, du reste, une des principales raisons de l'essor qu'elle y a pris depuis quelques années et une de ses meilleures chances de prospérité pour l'avenir; grâce à sa position géographique, Bordeaux peut, en effet, recevoir à très bon compte la houille et ses dérivés, le courant hydro-électrique, le pétrole et le mazout et même le bois de chauffage.

a) *La houille crue, carbonisée ou agglomérée, le lignite.*

Nous avons déjà dit que le sud-ouest de la France ne possédait que deux petits bassins houillers, celui d'Aubin-Decazeville dans l'Aveyron et celui d'Albi-Carmaux dans le Tarn, bassins dont la production ne peut suffire à satisfaire qu'une très faible partie des besoins industriels et domestiques de cette vaste région. Le port de Bordeaux joue donc un très grand rôle dans l'approvisionnement en charbon de son arrière-pays. D'autre part, l'importation des charbons anglais à Bordeaux est favorisée par le bon marché des transports maritimes entre l'Angleterre et ce port, résultant du fait que les navires anglais sont sûrs d'y trouver un fret de retour dans les poteaux de mines provenant de la région landaise. De plus, nous verrons qu'il faut attribuer au rôle commercial du port la partie relativement faible des charbons d'importation destinée à être réexportée. Cependant, en raison de l'importance capitale qu'ont les importations de charbon à bon marché pour le développement industriel de Bordeaux, et pour ne pas scinder nos explications, nous en avons réservé l'étude d'ensemble pour le présent chapitre.

Nous trouvons là, du reste, un nouvel exemple de l'étroite

solidarité existant entre les trois fonctions économiques des ports et de l'aide mutuelle qu'elles se prêtent au grand avantage de ceux où elles sont toutes trois importantes.

Si nous consultons les statistiques douanières, nous remarquons qu'en 1913, les importations de houille ont atteint 1.787.286 tonnes, ce qui représente plus de la moitié du poids total des marchandises entrées dans le port de Bordeaux (2.979.167 tonnes).

Bien loin derrière, viennent au deuxième rang les céréales avec 215.389 tonnes, puis les bois communs avec 177.178 tonnes et les pierres et terres servant aux arts et métiers avec 171.275 tonnes (surtout des phosphates).

En 1863, les importations de houille représentaient seulement 155.352 tonnes sur un total de 502.577 tonnes, soit trois dixièmes environ des importations.

Les entrées de charbon ont donc plus que décuplé à Bordeaux pendant un demi-siècle et leur importance relative a aussi fortement augmenté. Bordeaux occupe le deuxième rang parmi les principaux ports français importateurs de charbon, après Rouen, qui a sur lui l'avantage énorme d'approvisionner en partie la région parisienne. Rouen a reçu, en 1913, 2.880.960 tonnes de charbon. La même année, Marseille occupait le troisième rang avec 1.744.967 tonnes, quantité légèrement inférieure à celle reçue à Bordeaux.

Pendant la guerre, les importations de charbon sont restées dans ce dernier port sensiblement équivalentes à celles de 1913, passant par un minimum de 1.524.619 tonnes en 1917 et un maximum de 1.830.906 tonnes en 1918. Bordeaux conserve le deuxième rang, qu'il occupait en 1913, parmi les ports charbonniers français, quoique du fait de la guerre sous-marine, de l'augmentation du prix des transports maritimes et terrestres, les ports les plus rapprochés de l'Angleterre et des grands centres industriels français aient été singulièrement favorisés. C'est ainsi qu'en 1918, Rouen a reçu 6.955.856 tonnes de charbon, soit près de trois fois plus qu'en 1913, tandis que Marseille n'en a reçu que 63.651 tonnes, ce qui le mit au dernier rang de nos ports charbonniers après Rouen, Bordeaux, Saint-Nazaire, Le Havre, La Rochelle, La Pallice, Nantes, Bayonne et Dunkerque.

Si l'on recherche la raison première de la très forte augmentation des importations de charbon à Bordeaux pendant les cinquante années qui ont précédé la guerre, on s'aperçoit qu'elle est étroitement liée au progrès des exportations de poteaux de mine. Elles ont augmenté pendant le même laps de temps dans la proportion approximative de un à vingt. Assurés d'un fret de retour rémunérateur, destiné justement aux ports desservant les mines anglaises du pays de Galles, les cargos peuvent transporter le charbon anglais en Gironde à des conditions exceptionnelles de régularité et de bon marché. Quant aux navires apportant les houilles en provenance de Glasgow et de la côte est de l'Angleterre, ils trouvent dans un port relativement voisin de Bordeaux, à Bilbao, un fret de retour dans les minerais de fer, dont ont besoin les hauts fourneaux situés dans les ports anglais où ils retournent (1).

C'est le bon marché du fret entre l'Angleterre et Bordeaux, dû, ne l'oublions pas, au développement d'une exportation régionale et à la position géographique de ce port, qui est la cause initiale des progrès extrêmement rapides de ses importations charbonnières.

Mais cette situation favorable a eu une série de conséquences tendant toutes à l'augmentation de ce trafic :

1° Le perfectionnement de l'outillage du port ;

2° La part de plus en plus large qui lui a été faite par les grandes compagnies de chemin de fer en ce qui concerne leur approvisionnement en charbon ;

3° Le développement rapide de l'industrie à Bordeaux et particulièrement l'extension de la fabrication locale des agglomérés de houille.

La Chambre de commerce, faisant partager ses vues à l'Administration des ponts et chaussées, comprit que le port de Bordeaux ne pourrait bénéficier des avantages économiques naturels qu'il avait sur les autres ports charbonniers français que lorsqu'il serait doté d'un outillage de déchargement muni de tous les perfectionnements modernes. Aussi obtint-elle la construction de deux nouveaux postes en aval

(1) Cf. Huyard, *Le port de Bordeaux*, 1908, p. 103 et suiv.

des appontements de Queyries sur lesquels furent installés 7 appareils déchargeurs de 6.000 kilos chacun avec bennes automatiques. Ces appareils mobiles, spécialement destinés au déchargement des charbons et autres matières pondéreuses en vrac, telles que minerais et phosphates, sont combinés avec des silos de 5.000 mètres cubes de capacité et avec des voies ferrées, ainsi qu'avec des transporteurs aériens réliant les silos aux usines et entrepôts voisins, spécialement avec le parc à charbon de la Compagnie d'Orléans. Ils permettent le déchargement horaire de 400 tonnes de charbon, leur mise en wagon, soit directement, soit par l'intermédiaire des silos, ou leur stockage dans les parcs ou entrepôts voisins par l'intermédiaire des transporteurs aériens. Cet outillage perfectionné, mis en service peu de temps avant la guerre, a rendu pendant cette dernière période critique les plus grands services au ravitaillement en charbon de notre pays. Il contribue à maintenir relativement bas les prix du fret du charbon entre l'Angleterre et Bordeaux. En effet, grâce à la rapidité des opérations de déchargement, il évite aux importateurs de payer des surestaries considérables, que devaient subir anciennement les navires charbonniers en rade pour les six à huit jours d'attente nécessaires à l'obtention d'une place à quai. L'armement ne tirait, du reste, aucun profit de ces surestaries, puisqu'il perdait souvent les bénéfices d'un voyage par suite de cette longue attente.

En 1913, il est arrivé aux appontements de Queyries 845.241 tonnes de charbon, dont 552.825 tonnes pour la Compagnie d'Orléans et 292.416 tonnes destinées à la consommation régionale et locale; en 1916, 864.886 tonnes, et en 1919, année déficitaire, 503.193 tonnes seulement (1).

Les appontements de Blaye furent créés, au début de la guerre, avec le concours financier de la Chambre de commerce de Bordeaux, pour servir au déchargement des charbons et pétroles. Le réseau de l'État, auquel ils sont directement reliés, reçoit par leur intermédiaire une partie du charbon qui lui est nécessaire. On a commencé à en décharger à Blaye en août 1916, à raison de 42.300 tonnes pendant les

(1) Chiffres fournis par la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans.

cinq derniers mois de 1916, de 256.693 tonnes en 1917, de 405.765 tonnes en 1918, de 46.883 tonnes seulement en 1919 et de 122.370 tonnes en 1920 (1). Une partie de ce charbon a été expédiée pendant la guerre en Italie par voie ferrée, de façon à diminuer les risques de torpillage des navires.

Dès la mise en service de la première partie des appontements de Bassens, qui eut lieu le 19 janvier 1916, on y déchargea du charbon, mais sans qu'il y existe encore aucun outillage spécial. Depuis, « l'Union commerciale de Bordeaux-Bassens », dont nous avons déjà parlé au sujet de l'importation des céréales, y a fait construire une « Station Charbons » très perfectionnée, qui a été mise récemment en service.

Elle est destinée au stockage des charbons de soute et au charbonnage rapide des cargos et paquebots. Elle est également bien outillée pour la réexpédition par voie ferrée des charbons et de toutes matières pondéreuses.

Elle comporte actuellement 2 postes d'accostage d'une longueur totale de 200 mètres environ. Mais la concession accordée par l'État prévoit l'installation de deux autres éléments de déchargement, analogues à celui déjà mis en service. Le débit de la « Station Charbons » est de 400 tonnes à l'heure et pourra être porté à plus de 1.000 tonnes dans l'avenir. Le parc de stockage peut recevoir 200.000 tonnes de charbon. L'outillage de déchargement comporte 4 portiques mobiles susceptibles de manipuler chacun 100 tonnes à l'heure. Des bennes preneuses automatiques de 3 tonnes et demi de capacité remettent le charbon à un transporteur collecteur qui le mène au parc. Au parc, le charbon est reçu, puis réparti en stocks par 2 grands portiques. Les charbons à mettre en soute sont repris par 4 grues montées sur les portiques, puis envoyés à quai par les mêmes bandes qui les ont amenés. Un dispositif de transporteurs, d'élévateurs et de chaînes à chenilles, monté sur les 4 portiques des postes d'accostage, permet de remplir directement les soutes, simultanément côté terre et côté large, sans avoir l'inconvénient des poussières et surtout de la lenteur des opérations

(1) Chiffres fournis par l'Administration des ponts et chaussées, service maritime de la Gironde.

pratiquées autrefois. Elle permet de faire en six heures, soit une marée, les soutes des grands paquebots *Massilia* et *Lutetia,* qui prennent environ 2.400 tonnes de charbon. Elle vide en une journée, sans difficulté, un cargo de 4.000 tonnes, dont le déchargement durait auparavant au moins quatre jours.

Beaucoup de navires desservant Bordeaux, mais qui charbonnaient dans d'autres ports mieux outillés, seront donc amenés à utiliser la « Station Charbons » de Bordeaux-Bassens. Ces nouvelles facilités, dont bénéficient les armateurs, vont certainement provoquer encore des progrès dans l'importation des charbons à Bordeaux.

A Pauillac, la Compagnie des chemins de fer du Midi vient d'installer un poste pour navires charbonniers de 8 mètres de calaison et de 150 mètres de longueur. Il est aussi muni d'un outillage très complet de grues, élévateurs, transporteurs, silos et voies ferrées assurant le déchargement, le stockage et l'évacuation du charbon à raison de 200 tonnes à l'heure sans l'intervention de wagons de brouettage et avec une main-d'œuvre très réduite. Les appontements de Pauillac ont reçu, en 1917, 81.705 tonnes de charbon; en 1918, 97.439 tonnes; en 1919, 66.787, et en 1920, 185.850 tonnes (1).

La Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans et la Compagnie des chemins de fer du Midi sont les plus gros importateurs de houille de Bordeaux. Elles sont même propriétaires de navires charbonniers faisant la navette entre l'Angleterre et Bordeaux. Elles ont été amenées à utiliser de plus en plus ce port pour l'approvisionnement de leurs dépôts de machines de la région du Sud-Ouest en raison des avantages multiples qu'il leur offre et dont nous avons déjà signalé les principaux. Le réseau de l'État, nous l'avons vu, a récemment imité leur exemple en utilisant les appontements annexes de Blaye. La Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans reçoit annuellement de 400 à 500.000 tonnes de charbon à Bordeaux dont la majeure partie par l'intermé-

(1) Chiffres fournis par l'Administration des ponts et chaussées, service maritime de la Gironde.

diaire des postes de déchargement de Queyries, qui desservent, avec leurs transporteurs, son parc pouvant contenir 120.000 tonnes. Elle s'approvisionne aussi par Bassens en utilisant l'outillage de l'Union commerciale de Bordeaux-Bassens. La Compagnie des chemins de fer du Midi reçoit ses charbons par Bordeaux et son annexe de Pauillac, ainsi que par le port de Bayonne. Elle en consomme annuellement de 250 à 300.000 tonnes, dont 150 à 200.000 tonnes reçues par Bordeaux-Pauillac, 50.000 tonnes par Bayonne et 50.000 tonnes de charbon français provenant des mines de l'Aveyron, du Tarn et du Gard. Actuellement, la mauvaise qualité de charbon employé compense largement les économies qu'elle aurait pu réaliser du fait de l'électrification partielle de son réseau. Lorsque son programme d'électrification sera complètement réalisé, et le charbon redevenu d'une qualité normale, elle pense pouvoir réduire sa consommation à 100.000 tonnes environ, c'est à-dire des deux tiers. A ce moment, en effet, seule la grande ligne transversale Bordeaux-Cette sera desservie par des locomotives à vapeur. En 1920, la Compagnie des chemins de fer du Midi a reçu dans les trois postes des Docks les deux tiers des charbons qui entrent pour elle dans les ports de la Gironde. Son agent de déchargement est outillé pour manutentionner 2.000 tonnes par jour par des grues électriques de 3 à 5 tonnes et des bennes automatiques. Ce charbon est stocké dans le parc voisin de Boutaut. La même compagnie a reçu, en 1920, le troisième tiers de ce charbon à Pauillac, où elle a fait construire le poste de déchargement dont nous avons déjà parlé. Cet outillage, inauguré en 1920, s'est effondré par vice de construction et n'a pu être mis définitivement en service qu'en février 1921. Il n'en est pas moins vrai que, dès 1920, les importations de charbons ont fortement augmenté à Pauillac. Les grandes compagnies de chemins de fer sont donc devenues pour le port de Bordeaux des clientes de premier ordre en ce qui concerne les importations de charbon, mais il nous semble qu'en raison de l'électrification prochaine de la majeure partie du réseau du Midi et de celle un peu plus lointaine, mais non moins certaine, des lignes de la Compagnie des chemins de fer de Paris-Orléans desservant le Massif Central,

qui sont actuellement dans le rayon d'action du port de Bordeaux, il n'y a pas à espérer une augmentation de ce trafic, mais bien plutôt à craindre sa diminution pour un avenir plus ou moins immédiat.

En dehors des progrès très sensibles réalisés depuis quelques années dans les importations de houille destinée aux compagnies de chemins de fer, on ne constate pas une extension notable du rôle régional du port à ce point de vue et cela s'explique facilement ; la consommation domestique de l'arrière-pays a, en effet, plutôt tendance à décroître qu'à augmenter, en raison de la diminution de la natalité; de plus, la région du Sud-Ouest étant surtout agricole et forestière, ses besoins en charbon industriel sont relativement faibles et ne se développent que lentement. Elle dispose aussi de houille blanche fournie par l' « Énergie électrique du Sud-Ouest » et par les usines hydro-électriques pyrénéennes déjà en service.

Les charbons anglais reçus dans le port par les importateurs étaient, avant la guerre, expédiés dans un rayon assez étendu, le tarif des transports par fer étant à cette époque très réduit :

La zone d'expédition du port comprenait au nord et au nord-est de Bordeaux, en dehors du département de la Gironde, la Dordogne, la Charente, la Haute-Vienne, la Creuse et l'Indre; au midi, le Lot-et-Garonne, le Lot, le Tarn, l'Aude et une partie de l'Hérault. Ces trois derniers départements recevaient surtout de Bordeaux des anthracites anglais et peu de charbons industriels, ceux-ci leur étant fournis par les mines du Tarn, du Gard et de l'Hérault.

Enfin, par suite de la concurrence faite à la Compagnie des chemins de fer du Midi par les entreprises de transports sur le canal du Midi, il était permis d'étendre jusqu'à Béziers la zone d'action du port de Bordeaux pour des charbons spéciaux introuvables dans les mines voisines. Pour les départements situés au nord de Bordeaux et desservis par le réseau de l'Orléans, le tarif des transports ne permettait pas de dépasser les limites indiquées plus haut. Cependant, dans des circonstances assez fréquentes, les régions lyonnaise et stéphanoise ont pu être approvisionnées par le port de Bor-

deaux et de grosses quantités de charbon ont été expédiées dans les départements de la Loire et du Rhône (1).

La maison Émile Moulinié fournit aussi, depuis très longtemps, aux grandes porcelaineries de Limoges, un charbon anglais spécial dont elle a le quasi-monopole d'importation par Bordeaux.

Nous ne voulons pas entrer dans l'examen détaillé du régime des charbons pendant la guerre, ce qui n'aurait plus qu'un intérêt rétrospectif. Nous nous bornerons à dire que Bordeaux fut le chef-lieu d'une vaste circonscription dont les contours ont varié, mais qui devait, d'après la réglementation en vigueur, être approvisionné uniquement en charbons d'importation et cela pour réduire au minimum des transports par voie ferrée. Cette circonstance nous incite à indiquer quelles étaient les limites de cette circonscription au 1er mars 1921, date à laquelle la liberté fut rendue au commerce des charbons, car elle doit représenter encore aujourd'hui assez exactement l'étendue maxima de la sphère d'influence du port de Bordeaux. Les importateurs bordelais pouvaient expédier librement les charbons dans l'intérieur d'une zone comprenant à sa périphérie les départements suivants: la Charente Inférieure, la Vienne, l'Indre-et-Loire, l'Indre, le Cher, la Nièvre, la Saône-et-Loire, l'Allier, le Puy-de-Dôme, le Cantal, l'Aveyron, le Tarn, l'Aude, les Pyrénées-Orientales, l'Ariège, la Haute-Garonne, les Hautes-Pyrénées, les Basses-Pyrénées, les Landes et la Gironde. De plus, sur dérogation spéciale accordée par le délégué régional du Bureau national des charbons, ils pouvaient étendre leur rayon d'action dans les Deux Sèvres, la Vendée, la Loire-Inférieure, le Maine-et-Loire, la Mayenne, la Sarthe, le Loir-et-Cher, le Loiret, la Loire, la Haute-Loire et la Lozère.

Le bon marché relatif de la houille a eu une influence décisive sur le développement industriel de Bordeaux. En effet, les entrepreneurs à la recherche d'un emplacement favorable pour monter leurs usines ont naturellement porté leurs regards sur un centre où ils pouvaient recevoir à bon compte ce « pain de l'industrie ». En effet, malgré l'utilisa-

(1) Renseignements fournis par la maison Smith Parkinson et Cie.

tion de plus en plus intensive de la houille blanche, le charbon demeure encore à la base de la production de la force motrice industrielle, qu'il serve directement à chauffer les machines à vapeur ou qu'il soit transformé en force électrique dans les centrales thermiques.

Si les facilités offertes par le port de Bordeaux, au point de vue d'importation des houilles anglaises, ont provoqué la création de nouvelles usines à proximité, cette poussée industrielle a eu à son tour pour résultat d'augmenter très sérieusement les entrées de ce combustible dont elles sont presque toutes de grosses consommatrices. La concomitance que l'on peut remarquer avant la guerre entre les progrès des exportations de poteaux de mines, des importations de houille et l'essor industriel du port de Bordeaux, n'est donc pas l'effet du hasard.

Comme dans tous les grands ports charbonniers, la fabrication des agglomérés de houille (boulets et briquettes) s'est rapidement développée. C'est ainsi que la « Compagnie française des houilles et agglomérés » possède, à proximité des appontements de Queyries, une usine produisant journellement 500 tonnes de briquettes environ destinées aux locomotives de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans et aux locomobiles agricoles. Dans une usine voisine, la maison d'importation « Smith Parkinson et C° » fabrique 60 tonnes de boulets par jour. La « Société française des charbons et briquettes » (ancienne maison Terrey) fabrique, dans le quartier des Docks, 250 tonnes de briquettes et 35 tonnes de boulets par jour, La « Société bordelaise des houilles et agglomérés » vient de s'installer à Bassens dans les terrains mis à la disposition des industriels par l' « Union commerciale de Bordeaux-Bassens ». Enfin la « Société centrale des combustibles » a monté pendant la guerre, près des appontements annexes de Blaye, une usine dont la production journalière de 100 tonnes de briquettes est susceptible d'être portée à 500 tonnes. Elle est en marché avec le réseau des chemins de fer de l'État et la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans.

L'expansion industrielle provoquée à Bordeaux pendant la guerre par les besoins de la Défense nationale aurait dû

normalement avoir pour résultat une augmentation du chiffre des importations de houille. Or, nous avons déjà dit qu'elles étaient en moyenne restées à peu près équivalentes aux dernières années d'avant-guerre. Cela s'explique par la pénurie de charbon dont ont souffert tous les Alliés du fait de la suppression des exportations de charbon allemand, de l'occupation par eux des mines belges et du bassin houiller du nord de la France. En France, on a dû rationner le charbon et satisfaire d'abord les besoins des industries les plus indispensables au pays au détriment des autres et aussi de la consommation familiale. Les industriels bordelais ont été peu favorisés par la réglementation mise en vigueur, car Bordeaux se trouvait dans une des zones qui devaient être approvisionnées uniquement par des charbons d'importation. Or, du fait du change et du prix exorbitant du fret, ces charbons coûtèrent beaucoup plus cher que ceux provenant des mines françaises, jusqu'à une date assez rapprochée de la fin des hostilités, à partir de laquelle ils obtinrent qu'une péréquation des prix des charbons des diverses provenances soit mise en pratique. De plus, les charbons anglais ne parvenaient aux industriels bordelais qu'avec la plus grande irrégularité, car trop souvent les arrivages, sur lesquels ils comptaient pour ne pas être obligés d'interrompre leur fabrication, ne se produisaient pas, les navires charbonniers ayant été torpillés en cours de route par des sous-marins allemands, ou déroutés sur un autre port pour éviter ceux qui leur étaient signalés sur leur itinéraire normal. Certaines usines, pour ne pas être obligées de s'arrêter par manque de charbon, durent employer du bois de chauffage consistant en pin des Landes ou en chêne de la Dordogne.

La pénurie de charbon industriel à Bordeaux pendant la guerre est aussi explicable par le fait que des usines nouvelles très importantes y ont été installées et que les anciennes accrurent notablement leur activité, alors que les importations de houille restaient stationnaires. De plus, il faut noter que les exportations de ce combustible augmentèrent aussi assez sérieusement, et que, par conséquent, la quantité totale mise à la disposition de la consommation industrielle et domestique locale et régionale fut, en fin de compte, inférieure à celle de la période d'avant-guerre.

Il semble, au premier abord, assez étrange qu'une région qui, comme le sud-ouest de la France, est dépourvue à peu près complètement de mines de houille, expédie du charbon à l'étranger et que ce soit au moment où elle en a le plus besoin que ses exportations augmentent. L'explication en est cependant assez simple : il ne faut pas attribuer ces sorties de charbon au rôle régional du port de Bordeaux, mais à son rôle commercial.

L'examen des statistiques douanières nous en fournit la démonstration :

Exportation de houilles :

Années.	Commerce général.	Commerce spécial.
1913.....	127.364 tonnes.	3.046 tonnes.
1914.....	132.548 »	748 »
1915.....	151.913 »	793 »
1916.....	194.865 »	973 »
1917.....	237.953 »	701 »
1918.....	622.675 »	1.276 »
1919.....	279.123 »	3.057 »

Le fait que la presque totalité des houilles sorties par Bordeaux est portée aux statistiques du commerce général seulement prouve qu'elles sont des houilles de provenance étrangère stockées en entrepôt fictif, puis finalement réexportées. Or, comme il n'y a aucun intérêt à stocker à Bordeaux des houilles étrangères destinées à être consommées dans d'autres pays, il faut en déduire qu'elles servent à garnir les soutes des navires fréquentant le port et y charbonnant. Logiquement donc, les exportations de charbon devraient suivre d'assez près le mouvement du tonnage des navires ayant fréquenté le port de Bordeaux. Or, il n'en est rien pour les trois années 1917, 1918 et 1919 :

Tonnage de jauge total.

1913....	6.647.440 tonnes.	1917....	4.696.402 tonnes.
1914....	6.160.128 »	1918....	4.667.989 »
1915....	6.677.345 »	1919....	4.350.840 »
1916....	6.860.243 »		

Cette anomalie particulièrement frappante pour l'année 1918 est cependant explicable. Elle est due en effet directement et indirectement au fonctionnement de la base américaine de Bassens.

Les bateaux américains étaient, en venant en France, si chargés de personnel et de matériel qu'ils ne prenaient en Amérique que le charbon strictement indispensable à la traversée de l'Atlantique et qu'ils avaient un intérêt péremptoire à garnir leurs soutes à Bordeaux avant de repartir sur lest aux États-Unis.

Les Américains furent aussi la cause de nombreuses erreurs commises à cette époque dans les statistiques de douane : certains bateaux, dont la cargaison de charbon leur était destinée, furent, en effet, considérés comme ayant été déchargés, puis comme ayant réembarqué à nouveau du charbon, parce que, étant entrés en Gironde et ayant fait leurs déclarations de douane, ils reçurent postérieurement l'ordre de repartir décharger le charbon qu'ils apportaient dans un autre port, en raison de l'encombrement de Bordeaux. La douane ayant fait les écritures d'entrée devait nécessairement faire celles de sortie.

Nous avons dit qu'en 1918 les importations de charbon à Bordeaux avaient atteint le chiffre maximum de 1.830.906 tonnes ; à partir de 1919 elles ont été très sérieusement baissées : 1.554.449 tonnes en 1919, 1.201.802 tonnes en 1920 et 1.047.424 tonnes en 1921 (1).

Cette diminution très sensible s'explique par le fléchissement de la production des mines anglaises depuis la cessation des hostilités, par les prix exorbitants de ce charbon qui ont atteint 400 à 500 francs la tonne rendue à Bordeaux, au cours de l'année 1920, et par la grève des mineurs anglais de 1921. Dès le second semestre 1919, le « Bureau national des charbons » prit des dispositions pour remédier à la pénurie des charbons anglais et pour faire cesser la spéculation à laquelle se livraient, aux dépens de notre industrie, nos alliés d'outre-Manche, à l'abri de leur quasi-monopole.

---

(1) Chiffres non encore définitivement arrêtés qui nous ont été fournis par l'Administration des douanes.

Par un système de péréquation des prix des charbons allemands livrés à titre de réparations et des charbons français, on arriva à permettre l'importation en France des charbons américains à des prix abordables. Ainsi, dès septembre 1919, il commença à en arriver à Bordeaux, provenant des ports de Baltimore, Sark et Norfolk-News. Les charbons allemands parvinrent aussi en Gironde par l'intermédiaire des ports de Rotterdam et d'Anvers. Enfin, on y reçut, comme complément de fret sur quelques navires, un peu de charbon belge d'Anvers et quelques tonnes de charbon français de Dunkerque. C'est ainsi que, d'après les chiffres qui nous ont été fournis par l'agence locale du B. N. C., il a été débarqué en 1920 dans les ports de la Gironde :

Charbons anglais.....	810.499	tonnes.
Charbons américains	485.779	»
Charbons allemands.....	425.961	»
Charbons belges	6.300	»
Charbons français.....	5.525	»
Coke.....	3.395	»
	1.737.459	tonnes.

Cet afflux des charbons américains et allemands a provoqué le léger relèvement que nous avons constaté en 1920 par rapport aux chiffres des importations de l'année 1919, malgré les effets de la crise économique qui commençait à se faire sentir à Bordeaux, mais ce fut surtout au cours de 1921 que les industries locales furent les plus atteintes et les entrées de charbon retombèrent approximativement à ce qu'elles avaient été en 1919. Il est à noter qu'en 1921, les arrivages de charbons américains ont complètement cessé.

Pour en terminer avec cette question du trafic des charbons si importante pour l'avenir du port de Bordeaux, on peut se demander si la baisse de la production des mines anglaises n'est pas susceptible d'enlever à Bordeaux les avantages qu'il a quant à l'importation de la houille.

A notre avis, il n'y a pas lieu d'être pessimiste, car l'exportation du charbon est indispensable au maintien de la puissance de la flotte commerciale britannique. Le charbon constitue, en effet, pour elle un fret de retour assuré qui permet

à ses armateurs de transporter les marchandises à meilleur compte que les étrangers. Ouvriers mineurs et propriétaires de mines anglais, poussés par l'opinion publique et par le gouvernement britannique, seront donc amenés à faire les sacrifices nécessaires pour abaisser les prix de revient et pouvoir ainsi soutenir la concurrence mondiale. Le mouvement que nous signalons s'est, du reste, nettement dessiné au cours de l'année 1921. Le salaire du mineur anglais n'est plus guère que de 20 à 40 p. 100 supérieur à celui de 1914, alors que le coût de la vie est demeuré de près de 100 p. 100 supérieur à celui de la même époque. De plus, les charbons anglais, qui frappent jusqu'à la porte des régions minières françaises, sont offerts à des prix inférieurs à ceux du marché intérieur anglais et au coût de production (1). Or, comme les poteaux de mines de nos Landes sont indispensables aux Anglais, ils auront toujours intérêt à favoriser notre port. De plus, il ne faut pas oublier que, si les navires qui y ont apporté en 1920 les charbons américains n'ont pas chargé à Bordeaux des poteaux de mines dont les États-Unis n'ont nul besoin, ils ont, du moins, trouvé à proximité un fret de retour dans les minerais de fer espagnols et les phosphates de nos possessions nord-africaines. Enfin, avant la guerre, l'Allemagne était une des meilleures clientes du port de Bordeaux et les navires apportant ses charbons peuvent charger en retour, comme par le passé, les vins et produits résineux de la région du Sud-Ouest.

*
* *

A la place du charbon, certaines industries pourraient se servir d'un combustible de même nature que l'on trouve en assez grandes quantités dans la Région du Sud-Ouest, *le lignite*. On en rencontre des formations en Dordogne, dans les Hautes-Pyrénées (mines d'Orignac) et dans les Landes (dépôts de Saint-Lou, Larquier et Laluque). Ces deux der-

(1) Cf. *Rapport du Comité central des houillères de France sur la situation des charbonnages français en 1921*, publié par la *Journée industrielle* du 21 mars 1922.

niers dépôts sont concédés depuis 1916 à la « Société des mines et produits agglomérés de Laluque », qui pourrait en extraire facilement 2 ou 300 tonnes de lignite par jour.

Malheureusement, l'usage de ce combustible bon marché n'est pas aussi répandu en France qu'il l'est à l'étranger. C'est ainsi qu'en Allemagne, il est couramment employé dans les verreries : les verreries bordelaises, qui végètent depuis quelques années en raison du prix de revient trop élevé de leurs fabrications, pourraient peut-être s'en servir avantageusement.

La Compagnie des ciments de la Gironde, qui aurait installé une usine à La Souys sans la crise économique actuelle, avait envisagé l'emploi du lignite comme combustible dans ses fours en raison de son prix économique. « La Compagnie européenne de traitement des minerais » en consomme une certaine quantité dans son usine du quai de Queyries.

b) *Les forces hydro-électriques.*

A ce point de vue, les industries bordelaises sont ou plutôt seront, dans un avenir prochain, très favorisées. En effet, seuls, parmi nos grands ports, Marseille et Bordeaux ont une situation géographique qui leur permet de recevoir en abondance la force hydro-électrique. Marseille est déjà pourvu grâce aux chutes des Alpes, dont l'aménagement est très avancé. Bordeaux, qui utilise déjà une partie des forces captées par l'usine hydraulique de Tuillières (Dordogne) de la « Société d'énergie électrique du Sud-Ouest », pourra recevoir très prochainement l'excédent des forces électriques des torrents pyrénéens par l'intermédiaire du feeder de la Compagnie des chemins de fer du Midi actuellement en construction, et, dans un avenir un peu plus lointain, une partie des forces captées par la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans et par la Société d'énergie électrique du Sud-Ouest dans les bassins de la haute et moyenne Dordogne.

D'après les renseignements qui nous ont été fournis tant à la direction de la Régie du gaz et de l'électricité de Bordeaux qu'à celle de la Société d'énergie électrique du Sud Ouest, le réseau de la ville de Bordeaux pouvait, au commencement

de 1921, livrer à la consommation 10.000 kilowatts environ pour la force motrice et 15.000 kilowatts pour l'éclairage, ce qui était loin d'être suffisant pour satisfaire tous les besoins. La moitié environ de cette électricité était produite par l'usine thermique de la Régie et l'autre moitié par « l'Énergie électrique du Sud-Ouest ». Cette société fournissait à cette époque, tant à Bordeaux qu'à sa banlieue, une force de 15.000 kilowatts environ.

D'ici deux ou trois ans, Bordeaux disposera, du fait des excédents de force mis à sa disposition par la Compagnie des chemins de fer du Midi et de la mise en service des nouvelles usines de l'Énergie électrique du Sud-Ouest, de 10.000 kilowatts supplémentaires pour la force motrice.

Cette dernière société, qui possédait primitivement à Tuillières une usine hydraulique pouvant fournir 16.000 kilowatts et une usine thermique de secours produisant 14.000 kilowatts environ, a mis en service, en août 1920, à Floirac, dans le voisinage immédiat du port de Bordeaux, par lequel elle reçoit les charbons qui lui sont nécessaires, une usine thermique dont la puissance, actuellement de 12.000 kilowatts, pourra être portée ultérieurement de 30 à 40.000 kilowatts, selon les besoins des industries de la région bordelaise. Enfin, une autre usine hydro-électrique pouvant fournir 8.000 kilowats vient d'être mise en route à Mauzac sur la Dordogne. Il convient de noter que c'est cette société qui, depuis 1916, a établi le premier projet d'aménagement de la Dordogne.

D'après M. l'inspecteur général de la Brosse, les puissances utilisables dans l'ensemble du bassin de la Dordogne et de ses affluents représentent 375.000 kilowatts. Par la loi de finances du 31 juillet 1920, le Parlement a autorisé l'État à concéder à la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, en vue de l'électrification d'une partie de son réseau, les chutes de la haute Dordogne en amont du pont de Vernejoux, ainsi que celles de ses affluents, le Chavanon et la Rhue. L'article 133 de cette loi stipule que, s'il était créé pour l'aménagement de la Dordogne une société unique dans laquelle entreraient l'État, les départements, les communes et d'autres collectivités, la Compagnie d'Orléans serait tenue d'en faire partie; de même, si cette société unique ne pouvait

se former, elle serait obligée de faire partie des ententes que l'État pourrait imposer aux divers concessionnaires des forces motrices du bassin de la Dordogne. L'ensemble des usines prévues par le P.-O. représente une puissance moyenne de 80.000 kilowatts. Un décret du 11 mars 1921 a autorisé et déclaré d'utilité publique les travaux à entreprendre.

De son côté, la Société d'énergie électrique du Sud-Ouest a demandé la concession de l'aménagement de la Dordogne, entre le pont de Vernejoux en amont et celui de Brivezac en aval. Les travaux à entreprendre comprendraient deux barrages-réservoirs au Chambon et à Graffeuille, près d'Argentat, et deux usines à barrage mobile à Argentat et à Brivezac. La puissance moyenne de ce groupe de quatre usines serait de 120.000 kilowatts environ. Cette concession n'a pu encore être obtenue par suite du projet de création d'une société unique, analogue à celle du Rhône, projet qui a été adopté en septembre 1920 par le Congrès de Périgueux. Sur la convocation de M. Clavcille, sénateur, et de M. Cels, député, anciens ministres des Travaux publics, 200 représentants qualifiés des intérêts régionaux de la Gironde, de la Dordogne, du Lot-et-Garonne, du Lot, de la Corrèze, du Puy-de-Dôme, du Cantal, de la Haute-Vienne, de la Charente et de la Charente-Inférieure, se sont réunis à ce congrès et ont émis les vœux suivants :

1° L'aménagement de la Dordogne doit être réalisé dans le plus bref délai possible en raison de son intérêt considérable pour le développement de l'industrie régionale ;

2° Il n'est pas possible de confier ces travaux à des groupements de capitaux privés, car ils intéressent le pays tout entier au même titre que les routes ou canaux. Il faudra donc envisager la création d'une société unique, dont pourront faire partie toutes les collectivités publiques intéressées ;

3° Il faudra en même temps aménager la voie d'eau pour l'ouvrir ou la rendre à la batellerie, en particulier la Dordogne qui pourrait servir de voie de circulation des marchandises de la mer au cœur du territoire. Enfin, il faudra ménager les intérêts de l'agriculture et pour cela étudier un plan d'irrigation.

On ne peut guère compter que ce programme grandiose,

dont la réalisation nécessitera l'investissement de capitaux considérables (1.500 millions à 2 milliards d'après M. l'inspecteur général de la Brosse), soit réalisé avant dix à quinze années, mais on voit quel intérêt il présente pour l'avenir du port et le développement des industries de Bordeaux.

D'un intérêt plus immédiat est pour elles la distribution en Gironde de l'excédent des forces hydro-électriques pyrénéennes captées par la Compagnie des chemins de fer du Midi, pour l'électrification de son réseau en voie de réalisation dès avant la guerre. L'électrification de la ligne Bordeaux-Bayonne est, en effet, envisagée pour juillet 1923 et la concession de la Compagnie prévoit qu'à partir de ce moment elle devra mettre à la disposition du département de la Gironde son feeder pour le transport de 50.000 kilowatts au moins. Mais elle estime que les chutes qu'elle équipe suffiront tout juste dans l'avenir à l'exploitation de son réseau. Elle ne pourra donc fournir au département que les excédents disponibles pendant la première phase de l'électrification. Ils sont évalués à 4.000 kilowatts continus pour 1923, et décroîtront au fur et à mesure de l'extension de la traction électrique (1).

Il est intéressant de noter que Bordeaux peut espérer beaucoup plus des forces hydro-électriques pyrénéennes, car elles sont loin d'être encore toutes utilisées et leur transport doit être assuré par la Compagnie du Midi jusqu'à concurrence de 50.000 kilowatts au minimum.

D'après un rapport présenté le 23 janvier 1922 au Comité de la IX[e] Région économique réuni à Toulouse, les forces hydro électriques des Pyrénées se décomposaient en effet comme suit : usines en service, 135.000 kilowatts; usines en construction, 50.000 kilowatts; demandes prises en considération, 218.000 kilowatts; usines prévues, 300.000 kilowatts, soit un total de 703.000 kilowatts.

Voici, de plus, quelles sont les ressources hydro électriques de la Région économique de Bordeaux et du Sud-Ouest,

---

(1) Cf. *Procès-verbaux des délibérations du Conseil général de la Gironde*, session normale de 1921. Séance du 12 mai, p. 483 et suiv. *Rapport de la Commission d'agriculture, de commerce et de travaux publics sur la création d'un réseau départemental d'énergie électrique.*

d'après une brochure de propagande publiée en avril 1922, par le VIII[e] Groupement de chambres de commerce.

Ressources hydro-électriques de la Région économique de Bordeaux et du Sud-Ouest (1).

Détail, par vallées, de la puissance normale, en kilowatts, des forces hydro-électriques en service, en cours d'aménagement, prospectées et reconnues utilisables.

Bassins.	Usines en service.	Usines en cours d'aménagement.	Forces reconnues mais non aménagées.
Dordogne	20.100	56.050	296.300
Lot	7.450	36.250	137.500
Agout	10.530	»	12.250
Adour	5.000	1.915	33.000
Gave de Pau	27.000	34.000	63.000
Gave d'Oloron	6.600	108.000	71.820
Nive	78.230	»	815
TOTAL	81.293	236.215	614.685

Ces diverses statistiques permettent de se rendre compte que Bordeaux pourra disposer dans un avenir assez proche de forces hydro électriques qui autoriseront une extension quasi indéfinie de ses industries.

Il est intéressant de se demander si l'abondance de la houille blanche dans la région du Sud-Ouest est susceptible de faire baisser sensiblement le prix de la force motrice à Bordeaux. L'idée qu'elle y est actuellement payée à des prix trop élevés et que l'arrivée prochaine du courant électrique des usines pyrénéennes va amener une très forte réduction des prix de vente, par la concurrence qu'il fera au courant fourni par la « Société d'énergie électrique du Sud-Ouest », actuellement détentrice d'un monopole de fait, est très répandue dans le public et semble partagée par certains milieux officiels.

A notre avis, il ne faut pas se faire trop d'illusions à cet égard.

(1) Ce tableau ne fait état que des installations d'une puissance normale égale ou supérieure à 200 kilowatts.

D'abord, les prix actuels sont loin d'être aussi exagérés qu'on veut bien le dire; la force motrice électrique est, en effet, vendue (2e trimestre 1922) aux prix suivants :

Petites installations d'une puissance de 1 à 10 kilowatts	F.	0,590 le kw-h.
Installations moyennes d'une puissance de 21 à 30 kilowatts		0,540 »
Grosses installations d'une puissance de 250 à 300 kilowatts		0,311 »

(des prix intermédiaires ou inférieurs étant appliqués aux puissances intermédiaires ou supérieures).

Avant la guerre, le prix du kilowatt heure variait de 6 à 40 centimes. Mais il faut songer que le prix de revient de l'aménagement des forces hydro-électriques a, pendant le même temps, environ quintuplé et que le charbon destiné aux centrales thermiques, qui se vendait de 30 à 40 francs la tonne avant la guerre, vaut encore actuellement de 100 à 120 francs la tonne, après être passé par des prix maxima variant entre 4 et 500 francs. Quoiqu'on puisse citer certains ports où le courant électrique est fourni à meilleur compte qu'à Bordeaux, on ne peut en tirer aucune conclusion, car il est livré à des prix souvent très inférieurs aux prix de revient actuels en exécution de conventions passées avant la guerre entre les villes et les compagnies concessionnaires, et des procès, susceptibles de modifier cette situation du tout ou tout, sont pendants devant le Conseil d'État. La meilleure preuve que les prix de l'énergie électrique ne sont pas exagérés à Bordeaux est la suivante : il nous a été affirmé par l'un des intéressés qu'un groupe de gros industriels de la place a fait récemment faire des études très sérieuses par une puissante maison française, pour la construction d'une centrale thermique qui aurait été destinée à alimenter directement leurs usines. Ils ont dû renoncer à ce projet, les prix de revient de l'électricité produite par la nouvelle centrale paraissant devoir être supérieurs aux prix de vente en vigueur.

Il n'y a pas à compter, à notre avis, sur le prix de revient de l'énergie hydro-électrique pyrénéenne transportée par la Compagnie du Midi, pour amener une baisse de prix très

sensible de la force motrice à Bordeaux. En effet, il faut se rendre compte que les frais d'équipement des chutes seront, pendant la période décennale qui va s'ouvrir, au moins égaux à trois fois ceux d'avant-guerre, et que les capitaux empruntés pour faire face à ces dépenses de premier établissement auront à payer un intérêt supérieur des deux tiers au minimum au taux pratiqué à la même époque ; dans ces conditions, on peut évaluer les prix de l'énergie provenant des chutes nouvellement aménagées à cinq fois au moins celui d'avant la guerre. Aussi, les usines thermiques, construites depuis longtemps et dont le capital fixe sera déjà plus ou moins amorti, pourront assez facilement concurrencer les usines électriques nouvelles, avec du charbon acheté à un prix moyen qu'on peut raisonnablement espérer voir descendre au-dessous de 100 francs la tonne (1).

Il est du reste dès à présent possible de calculer approximativement le prix de vente de la force motrice que la Compagnie des chemins de fer du Midi sera susceptible de fournir prochainement au département de la Gironde.

Dans un rapport présenté le 4 janvier 1921 au Conseil général, par M. Boyer, au nom de la Commission spéciale et des commissions réunies, dont la mission était d'examiner un projet d'établissement d'un réseau départemental, qui serait chargé de distribuer l'énergie des Pyrénées, il était admis que le prix de vente pourrait être de 0 fr. 50 le kilowatt heure pour l'éclairage et de 0 fr. 25 pour la force motrice, mais ces prix étaient basés sur un prix de revient de 0 fr. 29, décomposé comme suit (2) :

Achat aux usines productrices	F. 0 06
Transport en admettant une puissance supérieure à 50.000 kilowatts	0 04
Distribution par le réseau départemental	0 05
Majoration pour pertes et transformation 25 p. 100	0 04
Réseau secondaire	0 10
TOTAL	F. 0 29

(1) Cf. *L'industrie hydro-électrique en France* par M. Marcel Porte, article publié dans la *Revue d'économie politique*, numéro de mars-avril 1921, p. 140 et s.

(2) Cf. *Procès-verbaux des délibérations du Conseil général de la Gironde*, session extraordinaire de janvier 1921. Séance du 4 janvier, p. 59 et suiv.

Or (1) ces prévisions ne sont pas exactes, car les prix offerts par la Compagnie des chemins de fer du Midi pour la vente à un réseau départemental des excédents d'énergie de ses usines des Pyrénées, qu'elle estime à 4.000 kilowatts au maximum, sont sensiblement supérieurs à ceux envisagés dans le rapport présenté à la séance du 4 janvier : 0 fr. 11 le kilowatt-heure au lieu de 0 fr. 06; de plus, tant que la puissance transportée sur son feeder pour le compte du département sera inférieure à 10.000 kilowatts, elle demande comme rémunération de ses services 0 fr. 095 par kilowatt heure. Le prix de revient du kilowatt-heure sera donc de 0 fr. 105, supérieur au prix primitivement envisagé, soit 0 fr. 395 (0 fr. 29 + 0 fr. 105) et les prix de vente possibles doivent être relevés proportionnellement, ce qui représente 0 fr. 68 au lieu de 0 fr. 50 pour l'éclairage et 0 fr. 34 au lieu de 0 fr. 25 pour la force motrice. Si l'on songe que cette dernière est vendue actuellement de 0 fr. 590 à 0 fr. 311 le kilowatt-heure, pour des puissances allant de 1 à 300 kilowatts, on voit que le bénéfice à réaliser n'est pas aussi considérable que certains l'espèrent. C'est si vrai que la Municipalité et la Chambre de commerce de Bordeaux ont refusé de participer, comme le Conseil général de la Gironde les y invitait, aux frais de fonctionnement d'un Office technique destiné à étudier les possibilités de réalisation d'un réseau départemental de distribution de la force hydro-électrique pyrénéenne, la création de grandes centrales thermiques leur semblant plus avantageuse.

Il n'en reste pas moins que le développement des industries bordelaises sera prochainement facilité par l'abondance et le bon marché relatif du courant électrique hydraulique et thermique.

c) *L'essence, le pétrole et le mazout.*

Jusqu'à ces temps derniers, ces produits n'ont joué en France qu'un rôle très effacé dans la production de la force motrice industrielle. C'est qu'en effet, le pétrole et l'essence

(1) *Ibid.*, session normale de 1921. Séance du 12 mai, p. 483 et suiv.

de pétrole sont des combustibles de luxe qu'on ne pouvait employer à cet usage à cause de leur prix de revient très élevé par rapport au charbon et à la houille blanche. Cependant, dès avant la guerre, on avait songé à utiliser le mazout (1), c'est-à-dire le résidu de la distillation des pétroles, comme combustible industriel. Il présente sur le charbon divers avantages ; son prix de revient réel est inférieur, si l'on tient compte de son plus grand pouvoir calorifique, il est facilement stockable et n'exige que des manipulations restreintes lorsqu'on dispose du matériel nécessaire. Il peut servir à la fois pour l'alimentation de chaudières des foyers, pour celle des moteurs à combustion interne comme les moteurs Diesel ou semi-Diesel, enfin pour la mise en marche et le réchauffage de certains fours. Au point de vue de son utilisation, la France demeurait fort en arrière avant la guerre, on n'y comptait que 35.000 HP. produits par la combustion du mazout, alors qu'en Allemagne plus de 600.000 HP. étaient en service. Les marines étrangères avaient aussi beaucoup d'avance sur la nôtre, quant à son emploi pour chauffer leurs chaudières. Le mazout a pour la marine l'avantage d'accroître considérablement le tonnage utile des navires en réduisant celui réservé aux soutes à combustible.

La pénurie du charbon et ses prix exorbitants pendant la guerre ont contribué à développer l'emploi du mazout pour la production de la force motrice dans l'industrie et dans la marine. D'autre part, les progrès considérables du chauffage domestique au pétrole, des transports automobiles et de l'aviation ont aussi amené une très forte augmentation de la consommation des pétroles raffinés et essences de pétrole.

Il est donc intéressant de rechercher quelle est la situation de Bordeaux quant à l'importation de ces produits.

Notre pays n'est, pour ainsi dire, pas actuellement un pays producteur et il doit s'adresser à l'étranger pour satisfaire

---

(1) Dans le langage courant, on appelle « mazout » toutes les huiles lourdes de pétroles quel que soit leur pays d'origine ; mais dans le langage technique on nomme mazout celles qui proviennent de Russie, « pacura » celles de Roumanie et « fuel-oil » celles d'Amérique.

ses besoins de plus en plus grands. Il faut cependant signaler qu'il existe en Alsace un gisement de pétrole en exploitation et que l'on a entrepris récemment des recherches dans la région des Landes et des Basses-Pyrénées, dans le Bugey, près d'Ambérieu (Ain) et dans la Limagne en Auvergne.

Si l'on excepte Rouen, qui, en sa qualité d'avant-port de l'agglomération parisienne, joue un rôle de premier plan dans l'importation des pétroles, Bordeaux est un des ports français les mieux outillés pour l'importation des produits pétrolifères.

Il possédait avant la guerre 4 entrepôts spéciaux de douanes destinés au stockage des pétroles, mais l'un d'eux, celui de Floirac, n'existe plus actuellement. Il appartenait à la « Compagnie des pétroles Fanto », société autrichienne qui y emmagasinait, dans 12 réservoirs et 10 bacs jaugeurs, des pétroles raffinés et essences provenant de ses usines de Galicie. L'entrepôt de Blaye appartient à MM. Desmarais frères. Il comprend une douzaine de cuves, et une raffinerie de pétrole y est annexée, mais depuis la guerre, la production y est nulle, les événements ayant amené les importateurs français à recevoir d'Amérique leurs produits déjà prêts à être consommés. L'utilisation de 3 des cuves actuelles est prévue pour l'emmagasinage du mazout. L'ensemble de l'installation de MM. Desmarais frères, qui occupait 350 ouvriers avant la guerre, en emploie actuellement 450 environ. L'entrepôt de Furt, commune de Gauriac, appartient à la « Société La Pétroléenne » (anciens Établissements Fenaille et Despaux), elle peut recevoir les plus grands tanksteamers à son wharf de Roque-de-Thau, et elle le fait encore agrandir. Elle possède à Furt 8 réservoirs à pétrole, essence et mazout. L'entrepôt a été relié pendant la guerre par 2 canalisations de 2 kil. 500 de longueur, à la gare de Roque-de-Thau, où un service pour le remplissage automatique des citernes a été installé. A Villeneuve, tout à côté de Furt, la même société a organisé un grand dépôt où le pétrole est manutentionné et réparti en divers récipients. Des chalands-citernes transportent les pétroles jusqu'au port de Bègles en amont de Bordeaux et de là un pipe-line alimente les nombreux réservoirs de l'usine de raffinage de la société, qui est située à proximité.

L'entrepôt de Cavernes, construit par les fils de A. Deutch de la Meurthe, est situé dans la commune de Saint-Loubès, sur la rive gauche de la Dordogne. Il comprenait avant la guerre 9 réservoirs, mais a été depuis agrandi de 3 nouvelles cuves. Aucune installation n'y est projetée pour le mazout, à cause de l'impossibilité d'accès de la Dordogne aux navires de mer employés à son transport, mais la maison Deutch envisage la création d'un dépôt de mazout à Bassens et l'utilisation d'un vaste chaland-citerne qui servirait à emmagasiner le mazout reçu par les tanksteamers. Il serait susceptible d'aller se coupler avec les navires utilisant ce combustible. Ces derniers pourraient aussi remplir leurs soutes de mazout en même temps qu'ils seraient déchargés à quai. Une raffinerie de pétrole est aussi adjointe à l'entrepôt de Saint-Loubès.

On dit que la « Société maritime des pétroles », filiale de la « Royal Deutch », aurait l'intention de construire en aval des appontements de Pauillac un poste susceptible de recevoir sans allègement préalable les plus grands tanksteamers et relié par un pipe-line à des réservoirs et éventuellement à une raffinerie. Quel que soit l'avenir de ces projets, voici les quantités de produits prétrolifères qui ont été importés à Bordeaux en 1913, et pendant ces dernières années, dans les divers entrepôts existants :

ENTREPOTS	PÉTROLE BRUT (en hectolitres)			PÉTROLE RAFFINÉ (en hectolitres)			ESSENCE DE PÉTROLE (en hectolitres)		
	1913	1919	1920	1913	1919	1920	1913	1919	1920
Floirac	»	»	»	40.710	»	»	17.627	»	»
Blaye.....	131.541	»	»	87.191	137.887	175.525	126.225	203.281	276.920
Furt.....	102.982	»	»	111.493	163.124	212.960	77.472	231.931	215.449
Cavernes	94.308	»	»	71.711	157.931	205.997	90.898	207.721	307.435
TOTAUX....	318.831	»	»	311.105	458.942	594.482	312.222	642.933	799.804
Importations totales de la France :									
Hectolitres.	2.246.862	6	(?)	2.769.042	3.732.541	(?)	2.597.807	4.648.467	(?)
Quintaux...	+ 67	+ 1.898		+ 458	+ 71.122		+ 179	+ 4.354	

Ajoutons que l'entrepôt de Furt a reçu, en 1920, 5.041 tonnes de mazout. Ce combustible est déjà employé couramment

par les industriels du Centre, mais est encore peu utilisé à Bordeaux et dans le Sud-Ouest.

Les produits pétrolifères reçus à Bordeaux proviennent presque exclusivement des États-Unis et du Mexique, mais ce port est aussi très bien placé pour importer, dans l'avenir, ceux que l'on a l'espoir de trouver dans le sous-sol du Maroc.

Le port de Bordeaux recevait avant la guerre une quantité importante de pétroles de Roumanie et de Russie; il est donc susceptible d'en recevoir à nouveau, lorsque l'état économique de ces pays se sera amélioré.

Les entrepôts et raffineries de Bordeaux desservent la Gironde et 20 à 25 départements voisins. Il faut aussi signaler quelques exportations au Sénégal et au Maroc.

d) *Le bois de chauffage.*

Quoique n'étant pas employé couramment par l'industrie, il convient cependant d'indiquer que Bordeaux, située à proximité des forêts de pins des Landes et des bois de chênes de la Dordogne et de la Charente, est susceptible de se procurer ce combustible à bon compte. Plusieurs industries importantes, telles que les « Chantiers et ateliers de la Gironde », la « Grande huilerie bordelaise », les usines de conserves alimentaires, etc., ont été très heureuses pendant la guerre d'user de cette faculté et de chauffer leurs chaudières au bois pour éviter un arrêt de leurs fabrications que le manque de charbon a failli causer à plusieurs reprises.

* * *

Il nous reste à parler d'une dernière condition du développement industriel d'un port, c'est la possibilité de s'y procurer des matières premières à bon marché. Nous allons consacrer la deuxième section du présent chapitre à cet objet, en étudiant les principales industries installées à proximité du port de Bordeaux, de ses annexes, et celles qui sont susceptibles d'y être créées.

SECTION II

LES INDUSTRIES DU PORT DE BORDEAUX

§ 1. — Les industries métallurgiques.

Il y a encore quelques années, les industries métallurgiques étaient très peu développées à Bordeaux, et cela s'expliquait, car ces industries préféraient s'installer à proximité des bassins houillers du Nord ou des minerais de fer de la Lorraine. De plus, la main-d'œuvre spécialisée, qu'elles nécessitent en général, y était rare, chère et peu productive.

Les besoins de la Défense nationale ont provoqué pendant la guerre la création à Bordeaux de vastes usines, bien aménagées et munies d'un outillage perfectionné (1). La situation est du reste pour elles tout autre qu'avant l'ouverture du grand conflit mondial. En ce qui concerne les matières premières, elles peuvent commencer à recevoir économiquement, par voie de mer, les aciers du bassin normand, où une grande firme métallurgique, la « Société normande de métallurgie » a installé récemment des usines comparables à celles du bassin de Briey, la « Société anonyme des usines métallurgiques de la Basse-Loire », à Trignac, près de Nantes et l'Usine du Boucau, près de Bayonne, ont pris pendant la guerre un grand développement dont peuvent profiter les industries métallurgiques bordelaises. Les hauts fourneaux de Pauillac, appartenant à la Société des usines métallurgiques de la Basse-Loire, ont aussi été rallumés.

Quant à la main-d'œuvre qualifiée, elle est devenue plus nombreuse par suite des mutations qui ont eu lieu au cours des hostilités et du fait que de nombreux réfugiés des pays envahis se sont installés dans le Midi. Nous avons déjà dit qu'on peut estimer de 17 à 20.000 environ le nombre des ouvriers employés en 1920 dans les industries métallurgiques bordelaises. De plus, les débouchés nouveaux qui s'offrent à

---

(1) Cf. *L'avenir de l'industrie métallique dans le Sud-Ouest*, article de M. Jean Lafon, ingénieur E. C. P., paru dans la *Revue économique et financière de Bordeaux et du Sud-Ouest*, le 16 mai 1920.

ces usines sont très nombreux et très intéressants. D'abord, le port lui-même, dont l'outillage est constamment en voie de perfectionnement, la station d'escale du Verdon qui va être incessamment commencée, l'aménagement du canal de Grattequina et de nouveaux bassins nécessiteront de nombreux ouvrages métalliques, tels que grues, ponts roulants, transporteurs, caissons, etc... L'aménagement des forces hydro-électriques des Pyrénées sera aussi un débouché de plus en plus intéressant pour les usines métallurgiques de Bordeaux, et comme l'équipement de ces chutes provoquera la création d'industries nouvelles, elles ne manqueront pas de confier de nombreux travaux de construction métallique et de passer des commandes d'outillage aux entreprises bordelaises. Enfin, ces dernières sont très bien placées pour l'exportation dans les pays de l'Amérique du Sud, où l'industrie n'est encore qu'à l'état embryonnaire, et dans nos colonies d'Afrique, dont Bordeaux est comme la capitale métropolitaine. Dans ces pays neufs, tout est encore à faire : ports et leur outillage, chemins de fer, routes, ponts, irrigation, usines frigorifiques, abattoirs, scieries mécaniques, etc... On peut s'en rendre compte par l'importance du programme de grands travaux publics, qui a été arrêté en fin 1920 par le ministre des Colonies pour l'Afrique occidentale française et dont le coût est évalué à 1 milliard 255 millions de francs ; il comporte notamment l'achèvement des ports de Dakar et Konakry, le prolongement du chemin de fer du Togo et du Dahomey, ainsi que l'irrigation de la Vallée du Niger. Les industries métallurgiques bordelaises ne sont donc pas embarrassées dans l'avenir pour le placement de leurs produits.

Si l'on cherche, parmi elles, celles qui paraissent appelées à prospérer, de l'avis de gens compétents que nous avons consultés, ce sont plutôt les usines de constructions mécaniques, fabriquant des produits finis relativement chers et les entreprises de construction de matériel roulant, employant une majorité de manœuvres spécialisés, que celles produisant des articles demi-finis en grandes séries, car, pour ces produits bon marché, les industries du Sud-Ouest ne peuvent concurrencer celles du nord et de l'est de la France. Elles sont, en

effet, handicapées par les transports des matières premières et du combustible, la cherté et le rendement inférieur de la main-d'œuvre.

Telle est la raison du peu de succès de la *sidérurgie* dans la Gironde : on n'y rencontre que deux hauts fourneaux à Pauillac, qui ont subi des vicissitudes diverses ; ils appartiennent, à l'heure actuelle, à la « Société anonyme des usines métallurgiques de la Basse-Loire ». En 1913, ils ont produit 40.000 tonnes de fonte et provoqué l'importation de 75.000 tonnes environ de minerai, provenant en majeure partie d'Espagne (Bilbao, Castro-Hornillo, Carthagène) et pour le surplus de l'Algérie. Comme il faut compter environ 2 tonnes de charbon pour 1 tonne de minerai, ils devaient consommer 150.000 tonnes environ de charbons anglais. Mais devant leur mauvais rendement en fonte et le prix de revient élevé de la main-d'œuvre, la Société de la Basse-Loire les éteignit à la fin de 1913. Il est assez probable qu'ils n'auraient pas été rallumés sans la guerre et les grands besoins de la Défense nationale. Depuis, ils continuent à fonctionner.

On s'est souvent demandé pourquoi la sidérurgie a toujours végété à Pauillac alors qu'elle a prospéré à Trignac, près de Nantes, et au Boucau, près de Bayonne, ports voisins de Bordeaux. C'est que les conditions de l'exploitation ne sont pas tout à fait les mêmes : Si ces trois établissements reçoivent des minerais espagnols et des charbons anglais, Trignac a l'avantage d'avoir à côté de lui le minerai de fer du bassin de Segré ; le Boucau peut aussi disposer d'une certaine quantité de minerai pyrénéen, et il est plus près que Pauillac des minerais espagnols. Mais, de plus, sa proximité de la frontière lui permet d'utiliser la main-d'œuvre espagnole qui se contente d'un salaire relativement faible et dont le rendement est excellent. Il ne faut pas oublier non plus dans quelles conditions ont été installées les « Forges de l'Adour » : C'est à la suite d'une grosse commande de rails passée par la Compagnie des chemins de fer du Midi à la « Société des forges et aciéries de la marine et d'Homecourt » que cette dernière jugea qu'il était avantageux pour elle d'installer une usine au Boucau. Il est donc plus que probable qu'elle avait calculé que les bénéfices de ce premier marché lui permettraient

d'amortir en grande partie les frais de premier établissement de la nouvelle usine.

Les fonderies d'acier, de fonte, de cuivre, de bronze et d'aluminium, qui étaient encore, il y a quelques années, insuffisantes à Bordeaux, se sont multipliées pendant la guerre pour pouvoir satisfaire les besoins des industries travaillant pour la Défense nationale. Elles comptaient aussi sur les progrès de l'industrie régionale pour placer leurs produits après la cessation des hostilités. Leurs créateurs n'avaient pas prévu la crise économique qui l'a suivie, aussi leur capacité de production dépasse-t elle largement les besoins actuels. Celles qui étaient les moins bien assises ont été déjà obligées de cesser leurs fabrications.

Les aciéries n'existaient pour ainsi dire pas avant la guerre à Bordeaux; seule une maison de peu d'importance qui a, du reste, disparu, s'occupait de couler les pièces d'un poids minime.

En 1916 a été fondée la « Société de fonderies et aciéries de Pessac », au capital de 1.700.000 francs; mais le travail n'a commencé qu'à la fin de 1918. L'outillage de cette usine est actionné par l'électricité fournie par la Société d'énergie électrique du Sud-Ouest, mais elle possède une centrale électrique de secours ayant une puissance de 250 HP. En 1921, son personnel comprenait 200 ouvriers environ. Elle peut couler des pièces d'acier ou de fonte d'un poids de 3 tonnes. Elle est susceptible de produire par mois 100 tonnes de pièces d'acier finies et 350 à 375 tonnes de pièces de fonte. Cette usine a travaillé jusqu'ici presque exclusivement pour les industries de Bordeaux, cependant elle a livré quelques pièces au Sénégal (1).

La « Compagnie industrielle de matériel de transport », dont nous étudierons les fabrications en examinant les usines de construction et de réparation de matériel roulant, a mis en route en avril 1921, à son usine de la Passerelle, une aciérie pouvant produire, pour ses propres besoins et pour ceux de la clientèle, au moins 10 tonnes par jour. Elle

(1) Par jugement du Tribunal de commerce de Bordeaux en date du 4 mai 1922, cette société à été déclarée en état de liquidation judiciaire.

est équipée de 2 cubilots, 2 convertisseurs Bessemer, 3 ponts roulants de 5 tonnes et tous accessoires d'une aciérie moderne.

Les fonderies de fonte sont nombreuses. Outre les « Fonderies et aciéries de Pessac », nous citerons la « Société anonyme des fonderies du Sud-Ouest », au capital de 100.000 fr. (ancienne maison Béraud Sudreau et Cie) qui a son usine rue Turenne. Elle y fabrique aussi des moulages de cuivre, bronze et nickel. Elle est capable de couler des pièces en fonte d'un poids important, telles que des hélices de navires. La « Fonderie Jubert » à La Bastide, une des plus anciennes, peut couler 100 tonnes environ par mois et peut fabriquer des pièces pesant jusqu'à 8 tonnes. La « Société des fonderies girondines » a été fondée, le 27 septembre 1920, au capital de 300.000 francs ; elle a pris la succession des « Fonderies et ateliers de Paludate », rue Jean-Descas, près de la gare du Midi. Cette usine peut couler des pièces d'un poids de 15 tonnes. Elle envisage l'installation d'un pont roulant de 30 à 40 tonnes permettant de couler des pièces de 20 à 25 tonnes et l'installation d'un cubilot produisant 10 tonnes à l'heure. Elle employait, au commencement de 1921, 100 à 120 ouvriers et sa production mensuelle était de 80 tonnes environ. En raison des relations de certains de ses administrateurs, elle a reçu quelques commandes de pièces de machines pour l'Angleterre, mais elle travaille surtout pour les usines de Bordeaux et du Sud-Ouest. La « Société des fonderies de Bordeaux », au capital de 600.000 francs, fait partie du Groupe Carde. Elle a pris la succession des « Fonderies de Boulogne-sur-Seine ». C'est la seule, à Bordeaux, qui fabrique des pièces de fonte malléable, en particulier celles qui entrent dans la construction des voitures automobiles, des machines agricoles et du matériel de chemin de fer. L'usine dont elle dispose, quai de Queyries, à La Bastide, a été créée pendant la guerre pour l'exécution des pièces de tanks. Elle a pu, dès l'armistice, adapter sa fabrication aux travaux du temps de paix. De plus, elle a émis, en fin 1920, 600.000 francs de bons pour développer ses moyens de production. On peut encore citer la fonderie de fonte de « MM. Dubourg et Labache », rue Monsarrat, et la « Fonderie Broca », à Villenave-d'Ornon, toutes deux bien outillées.

Enfin, une entreprise de très vaste envergure s'était fondée en 1919, la « Société des forges et fonderies d'Aquitaine », au capital de 12 millions. Elle possédait 3 usines : 1° une très importante boulonnerie à La Souys; 2° la petite et ancienne « Fonderie de Tauzia » (ancienne Fonderie Arnault, puis Fonderie Carde) qui produisait 30 à 40 tonnes par mois de pièces brutes de fonderie d'un poids maximum de 1.500 kilos et employait 60 à 70 ouvriers; 3° une vaste usine en construction à Mérignac, dont les 4 ateliers couvraient 3 des 22 hectares de terrain qu'elle avait achetés à proximité du chemin de fer de ceinture. Ces 4 ateliers comportaient une aciérie, une fonderie de fonte, un atelier d'usinage de pièces brutes de fonderie et un atelier de forge et d'emboutissage. Une fois complètement installée, cette vaste usine devait pouvoir produire mensuellement 400 tonnes de pièces d'acier et de fonte finies, occuper 500 ouvriers et utiliser 1.000 HP. de force motrice électrique. Elle devait confectionner principalement des pièces entrant dans la construction du matériel roulant : ferrures, pièces en acier moulé, ressorts, essieux montés, etc. Malheureusement les sommes considérables immobilisées par cette société dans ses différentes usines (11 millions au minimum) ne lui ont pas permis de supporter la crise des affaires et, le 26 juillet 1921, elle a été déclarée en liquidation judiciaire. Il faut espérer que les très beaux ateliers qu'elle possédait ne resteront pas inutilisés.

Les aciéries et les fonderies de Bordeaux n'ont directement que peu de relations avec le port, car elles reçoivent par voie ferrée la fonte de première fusion qu'elles emploient, que ce soit la fonte hématite de Pauillac ou du Boucau, la fonte synthétique des Pyrénées (Sarrancolin) ou la fonte ordinaire de la région de l'Est (Maubeuge, Longwy). Leur coke métallurgique provient principalement de Carmaux, mais elles peuvent aussi en recevoir de la Rhur par l'intermédiaire du port de Rotterdam.

Il existe à Bordeaux plusieurs *fonderies de cuivre, bronze et aluminium*. La plus importante est la « Fonderie Dormoy », dont la fondation remonte à 1865. Elle est située rue Vilaris. Les matières premières qui lui sont nécessaires, en dehors

des vieux métaux réemployés (cuivre, étain, zinc, aluminium), ne sont pas achetées directement à l'étranger, mais par l'intermédiaire de gros entrepositaires ; il en est, du reste, de même pour tous les ateliers de même nature installés à Bordeaux. Ils reçoivent, pour chauffer leurs fours, du coke métallurgique venant de Carmaux ou de l'étranger et du coke de gaz acheté dans la région. La maison Dormoy emploie normalement 225 personnes dont 30 femmes environ. Elle utilise une force motrice de 60 HP. fournie par la Régie municipale pour actionner ses machines-outils, car elle est spécialisée dans la fabrication des pièces usinées. Elle coule aussi les bronzes d'art. Son outillage de fonderie et son outillage mécanique, très perfectionnés, lui permettent de livrer toutes pièces brutes ou usinées jusqu'à 3.000 kilos de poids. Sa production annuelle est de 800 tonnes environ et ses principaux débouchés sont les compagnies de chemins de fer, la Marine nationale et les chantiers de constructions navales, à l'usage desquels elle a acquis des appareils d'essai très perfectionnés. La maison Dormoy possède une fonderie de fonte à Baulac (Gironde) qui emploie 60 ouvriers environ.

Les autres fonderies importantes sont la « Fonderie Barbot », rue d'Aubidey, dans le même quartier que la Fonderie Dormoy, la « Fonderie Lacape et Dodard », rue d'Ornano, et la « Fonderie Lafitte », rue Ligier.

Les fonderies de Bordeaux ont pour principaux clients la Marine nationale, les grands chantiers de constructions navales et les ateliers de matériel roulant de la place et même certaines d'entre elles ont été fondées avec la participation de ces puissantes entreprises ; c'est ainsi que les « Fonderies girondines » ont, dans leur Conseil d'administration, le directeur des « Ateliers et chantiers maritimes du Sud-Ouest », qu'une certaine quantité des actions de la « Société des forges et fonderies d'Aquitaine » était entre les mains de la « Société Dyle et Bacalan » et que les « Fonderies de Bordeaux » font partie du Groupe Carde.

La construction navale est pratiquée à Bordeaux par trois grosses entreprises et par de nombreux chantiers de bien moindre importance spécialisés dans la construction des petites embarcations en bois et dans la réparation des navires

morutiers. C'est une industrie qui, par sa nature même, est obligée de s'installer dans le port, aussi les premiers chantiers de constructions navales se fondèrent-ils à Bordeaux dès l'époque de la Régence, mais ils ne prirent de l'extension qu'à partir de 1730 (1). Depuis la révolution qu'ont provoquée au XIX^e^ siècle l'emploi du fer et l'utilisation de la vapeur comme force motrice pour les navires, l'industrie des constructions navales ne fournit directement que peu d'éléments de trafic à la navigation maritime. En effet, son approvisionnement en matières premières : tôles et cornières, grosses pièces en acier moulé ou forgé, appareils auxiliaires de navigation, se fait surtout par chemin de fer; mais, par contre elle est une grosse consommatrice de charbon et, à ce titre, elle contribue à l'activité du port. De plus, les Chantiers maritimes attirent à Bordeaux les navires ayant besoin de réparations; l'un d'eux possède même un bassin de radoub susceptible de recevoir les plus grosses unités de la flotte de guerre et de commerce. Enfin, par la population ouvrière qu'ils emploient et les industries annexes qu'ils font vivre, ils sont directement ou indirectement des éléments de prospérité pour le trafic maritime. Les raisons pour lesquelles ils préfèrent recevoir leurs matières premières par chemin de fer plutôt que par voie d'eau sont les suivantes : D'abord, les fers et pièces de fonte ou d'acier employées sont lourdes et encombrantes et de dimensions très hétérogènes, aussi est-il impossible d'en accumuler à l'avance de gros tonnages en magasin. Leur stockage et leur manutention seraient, en effet, extrêmement coûteux. D'où la nécessité de les recevoir par faibles quantités dans l'ordre des commandes, au moment précis où l'on en a besoin pour les mettre en place.

Les chemins de fer s'accommodent beaucoup mieux de ces conditions que la navigation, qui excelle surtout dans le transport des marchandises de même nature en grandes masses. De plus, les fers arrivés par bateaux sont, en général, assez détériorés, en raison des nombreuses manipulations qu'ils subissent et leur remise en état nécessite des frais importants qu'évitent les transports par voie ferrée. Il est aussi à remar-

(1) Camille Jullian, *Histoire de Bordeaux*, p. 527.

quer que les chantiers maritimes sont presque toujours reliés aux grands réseaux ferrés par des voies de raccordement et que les wagons peuvent venir se placer directement sous les appareils de levage desservant les cales de construction, ce qui permet de réduire au minimum les frais de manutention des pièces lourdes.

Le plus important des chantiers de constructions navales existant à Bordeaux est, sans contredit, celui de la « Société des chantiers et ateliers de la Gironde », filiale des « Établissements Schneider et Cie ». Cette puissante industrie est une des premières qui se sont installées sur la rive droite de la Garonne dans la plaine de Queyries, et depuis lors, ses établissements sont en progrès constants. Son capital, qui était de 3.300.000 francs en 1909, a été successivement porté à 4.400.000 francs en 1915, et à 10 millions de francs en 1918, à 20 millions de francs en 1920, à 30 millions de francs en 1921 et à 37 millions de francs au commencement de 1922. L'émission de 12.500.000 francs d'obligations a été votée par la même assemblée générale qui a décidé de porter le capital social à 37 millions de francs.

Les Chantiers et Ateliers de la Gironde ont récemment absorbé la Société normande de constructions navales. Elle leur a fait apport de ses chantiers navals d'Harfleur, qui sont actuellement en train d'exécuter une commande de 8 navires charbonniers de 6.800 tonnes, et de ses ateliers de Cherbourg, qui occupent 1.300 ouvriers à la construction de charpentes de bâtiments d'usines et à celles de chaudières pour locomotives. Cette fusion fait de la Société des chantiers et ateliers de la Gironde un puissant organisme industriel qui emploie près de 5.000 ouvriers.

Les établissements de Bordeaux comportent actuellement 4 cales, dont 1 de 183 mètres, 2 de 175 mètres et 1 de 132 mètres, desservies par 8 grues « Titan ». Ils possèdent un bassin de radoub de 203 mètres de longueur et de 37 mètres de largeur en son milieu, muni d'un pont roulant de 140 tonnes, une estacade en rivière portant une grue pouvant soulever des poids de 250 tonnes, de nombreux ateliers de planage, forgeage, formage, ajustage, tournage, modelage, outillage, etc. Sont actuellement en voie de réorganisation

ou d'achèvement un atelier destiné à la construction des chaudières et un autre à celle des turbines. L'effectif ouvrier, qui était de 1.400 personnes environ en 1919, est passé à 2.800 en 1921 et pourra atteindre 3.500. Les Chantiers et ateliers de la Gironde étaient plus particulièrement spécialisés, avant 1914, dans la construction des navires de guerre, même les plus puissants; ils semblent maintenant s'orienter plutôt vers celle des navires marchands. S'ils ont encore livré, en 1921, 1 sous-marin mouilleur de mines à la Marine nationale, ils construisent actuellement 1 paquebot de 20.000 tonnes ayant 165 mètres de longueur, 19m80 de largeur et 13m65 de creux, pour le compte de la Compagnie des Messageries maritimes (paquebot qui a été lancé le 30 mars 1922), et 2 pétroliers de 10.250 tonnes, 130 mètres de longueur et 8 mètres de tirant d'eau pour la « Compagnie auxiliaire de navigation ».

Pendant la guerre, les constructions navales ayant été presque totalement arrêtées, cette société n'a construit que quelques patrouilleurs et avisos, destinés à la Marine nationale et 2 cargos type « Gharb » pour le compte du sous-secrétariat de la marine marchande, mais elle a fabriqué des affûts-trucks pour l'artillerie lourde et a réparé des locomotives. Ses ateliers produisent actuellement d'importantes séries de chaudières pour locomotives.

Les deux autres chantiers navals de Bordeaux sont situés sur la rive gauche de la Garonne et, en raison des hauts fonds du fleuve sur cette rive, ils ne peuvent entreprendre la construction de navires d'un tonnage aussi considérable que ceux montés aux « Chantiers et ateliers de la Gironde », qui leur font vis-à-vis.

La « Société Dyle et Bacalan » a été fondée en 1879. En 1913, son capital social était de 16.200.000 francs. Son bilan, au 31 juillet 1921, faisait ressortir un capital actions de 30 millions de francs et 37.003.500 francs d'obligations et de bons. L'assemblée générale du 5 septembre 1921 a décidé de porter le capital social de 30 à 60 millions. Elle a pour objet la construction, la concession et l'exploitation de voies ferrées, la construction et la réparation du matériel roulant et des navires, l'exploitation de formes de radoub et de cales

de halage, la construction d'appareils pour installations frigorifiques pour les brasseries, les distilleries et les sucreries. Elle fabrique aussi les ponts et charpentes métalliques, les tubes et emboutis.

La Société Dyle et Bacalan exploitait avant la guerre, comme son nom l'indique, deux groupes industriels principaux, situés, l'un, sur la Dyle, à Louvain (Belgique), l'autre à Bacalan, faubourg nord-ouest de Bordeaux. Pendant la durée des hostilités, elle a monté de nouveaux ateliers à Saint-Denis, près Paris, pour remplacer ceux de Louvain, envahis et en partie détruits par les Allemands. L'usine de Louvain est actuellement reconstruite, mais elle souffre du manque de débouchés. L'usine de Bacalan, qui nous intéresse plus particulièrement, occupait en 1913 2.500 ouvriers. Elle comprend des ateliers de construction mécanique, des chantiers navals et s'est considérablement développée pendant la guerre. Sa superficie est aujourd'hui le triple de celle de 1914. Sa principale spécialité est la construction et la réparation du matériel roulant des chemins de fer. Les ateliers de construction navale n'ont pour cette société qu'une importance proportionnellement secondaire. Elle ne possède que 2 cales principales pouvant recevoir des unités de 130 mètres de longueur au maximum. Elle n'entreprend la construction que de navires de faible tonnage, tels que remorqueurs, vedettes, contre-torpilleurs et petits cargos. Pendant la durée de la guerre, les constructions navales et la fabrication de matériel roulant ont été presque complètement arrêtées au profit de celle des obus et des bombes d'avions. Depuis l'armistice, les fabrications normales ont repris. C'est ainsi qu'en ce qui concerne les chantiers maritimes, l'usine de Bordeaux a livré, depuis 1919, 7 remorqueurs, 3 cargos type « Gharb », d'une portée en lourd de 1.400 tonnes, et 1 cargo type « Marie-Louise » de 2.400 tonneaux de jauge brute. La Société Dyle et Bacalan travaille assez fréquemment pour l'exportation : avant 1914 elle a construit divers remorqueurs et chalands pour nos colonies de la Côte d'Ivoire et de la Guinée et 2 contre-torpilleurs de 950 tonneaux pour la République Argentine. Elle a pris récemment des intérêts dans les Ateliers Vulkan en Roumanie (fabrique

de matériel de chemins de fer) et dans la Société des usines et entrepôts de l'Afrique du Nord.

Un peu plus en aval sur la rive gauche de la Garonne sont situées les installations des « Ateliers et chantiers maritimes du Sud-Ouest ». Cette société a été créée en septembre 1916, au capital de 1.325.000 francs, pour prendre la suite des Établissements Desbats. Elle s'est très rapidement développée et a été amenée à porter successivement son capital à 3 millions de francs en janvier 1917, à 6 millions de francs en mai 1918 et à 9 millions de francs en août 1920. En outre, le Conseil d'administration a été autorisé en 1920, par une assemblée d'actionnaires, à émettre 10 millions de francs d'obligations. Les Ateliers et chantiers maritimes du Sud-Ouest occupent plus de 1.100 ouvriers et disposent d'installations d'une superficie de plus de 7 hectares. Ces installations comprennent 1 ponton de réparations, 5 cales, dont 3 aménagées pour recevoir des navires de 10.000 tonnes et 2 destinées à la construction des bateaux de plus faible tonnage, 3 grues Titan et des ponts roulants de cales, 1 atelier de tôlerie pourvu d'un outillage perfectionné, divers ateliers de forge, de mécanique et de charpente, 1 station de transformation du courant électrique d'une capacité de 900 HP., etc.

Parmi les principaux navires qu'elle a livrés ou qui sont actuellement en cours d'achèvement, il faut citer 2 cargos « Gharb » pour le compte de la Marine marchande nationale, 3 cargos de 7.000 tonnes et 1 pétrolier de 8.000 tonnes pour la « Société des affréteurs réunis ».

Pour compléter ces renseignements sur les constructions et réparations de navires en Gironde, ajoutons qu'il existe à Bordeaux plusieurs petits chantiers s'occupant de construction et de réparation d'embarcations et de navires en bois, ainsi que deux sociétés plus importantes se livrant exclusivement à la réparation des navires de commerce : ce sont les « Chantiers navals français », qui ont leurs ateliers près des bassins à flot, et la « Société commerciale des ateliers de Bordeaux-Bassens », filiale de « l'Union commerciale de Bordeaux Bassens », qui s'est installée récemment à côté des établissements de cette dernière société.

Les chantiers maritimes bordelais subissent actuellement

le contre-coup de la crise qui atteint l'industrie des constructions navales tout entière.

La boulonnerie n'est pas une industrie susceptible de se développer à Bordeaux à cause de l'éloignement des matières premières, de la cherté et du rendement inférieur de la main-d'œuvre. Les usines existantes sont concurrencées avantageusement par les grandes entreprises du Nord, des Ardennes (Charleville) et de la Loire (Le Chambon-Feugerolles) qui produisent elles-mêmes leur métal et possèdent des boulonneries annexées à leurs laminoirs. Il est aussi à noter qu'un des principaux clients possibles des boulonneries de Bordeaux, la « Société des chantiers et ateliers de la Gironde » fabrique dans ses ateliers les rivets qui lui sont nécessaires. Il faut tenir compte aussi de la mentalité et du tempérament des ouvriers du Midi qui rendent leur production beaucoup plus faible que celle des ouvriers du Nord pour ces travaux en série. Le directeur d'une des principales boulonneries de la place nous a affirmé qu'on obtient 5 000 pièces par ouvrier et par jour dans le Nord, 4.000 dans les Ardennes, 3.000 dans la Loire, alors qu'on ne peut guère compter que sur un rendement journalier de 2.000 pièces à Bordeaux. Il ajoutait que les ouvriers des boulonneries envahies du Nord, réfugiés à Bordeaux pendant la guerre, ont très rapidement perdu l'habitude de la production intensive. Dans ces conditions, il n'y a place dans cette ville que pour des entreprises moyennes, destinées à exécuter les commandes urgentes de la clientèle locale.

Malgré cela, une très importante boulonnerie a été créée et mise en marche, en mars 1919, par les « Forges et fonderies de l'Aquitaine », à La Souys, près Bordeaux. Cette usine, peut-être la mieux outillée de France, était susceptible de produire normalement 10 à 12 tonnes de boulons par jour, mais n'en a jamais sorti journellement plus de 5 à 6 tonnes. Elle employait 400 ouvriers et une force motrice de 4 à 500 HP. Elle approvisionnait de grosses entreprises locales de matériel roulant et de constructions navales, telles que la « Société Dyle et Bacalan » et la « Compagnie industrielle de matériel de transport », et exportait ses produits au Maroc, en Afrique occidentale française, en Indo-Chine,

et principalement en Espagne. Nous avons déjà dit que la Société des forges et fonderies d'Aquitaine, dont la production n'était pas en rapport avec les capitaux immobilisés, a été déclarée en liquidation judiciaire au mois de juin 1921.

Il existe à Bordeaux d'autres boulonneries mieux proportionnées aux débouchés qu'elles sont susceptibles de trouver dans la région. D'abord, les « Forges et boulonneries Fernand Belliard » fondées en 1895 et dont les ateliers couvrent 4.000 mètres carrés entre le chemin de Lauzac et la rue Lequellec, à Bordeaux-Bastide, en bordure de la voie ferrée de Bordeaux à Paris. Cette entreprise emploie un personnel d'une centaine d'ouvriers et ouvrières et une force électrique de 120 HP. qui lui est fournie par la Régie municipale. Le métal qu'elle utilise provient surtout des usines métallurgiques du nord et de l'est de la France ; elle en reçoit aussi un peu de la « Société métallurgique de l'Ariège », des Usines du Boucau et de celles de la Basse Loire, à Trignac. Elle fabrique des boulons, rivets, écrous et rondelles, principalement bruts de forge, des ferrures de wagons, etc. Sa capacité de production est de 5 tonnes environ par jour et elle s'attache presque exclusivement à satisfaire les besoins de la clientèle locale.

La « Société générale de constructions de Bordeaux-Bègles », qui a été absorbée, à la fin de 1920, par la « Société anonyme de travaux métalliques », dont nous étudierons les installations en même temps que les usines de matériel roulant, possédait aussi une boulonnerie et une fabrique de rivets bien montées, dont elle a fait apport à cette dernière société. Cette boulonnerie travaille surtout pour les besoins propres des autres ateliers de la société, mais livre accessoirement à la clientèle extérieure.

Parmi les autres usines bordelaises transformant les métaux, une des plus importantes est la « Société anonyme des Établissements métallurgiques de la Gironde », créée le 29 septembre 1919 pour reprendre une usine de guerre. « La Manufacture générale des munitions », dont les installations comprennent de vastes ateliers s'étendant quai de la Souys, parallèlement au fleuve, sur une longueur de 400 mètres et une profondeur de 5 à 600 mètres. Cette usine est reliée au chemin de fer voisin par un embranchement particulier.

Le capital social de la nouvelle société est de 15.000.000 de francs, et elle a émis des obligations pour une somme équivalente. Parmi les principaux actionnaires, on peut citer la Compagnie des forges et aciéries de la Marine et d'Homécourt et la Compagnie générale d'électricité.

« La Manufacture générale des munitions » avait été créée pendant la guerre pour fabriquer des douilles d'obus en cuivre. La société qui lui a succédé a adapté son outillage pour la fabrication des *ustensiles de ménage en aluminium,* qui provenaient en grande partie d'Allemagne avant la guerre. L'aluminium lui est fourni par les usines des Alpes et des Pyrénées. Elle produira aussi incessamment en grandes séries des *feuilles de zinc et de fer-blanc,* mais n'en est encore qu'à la période des essais.

Elle compte trouver sur place le débouché de sa production de fer-blanc dans les fabriques de boîtes métalliques qui se sont établies à Bordeaux, en raison de la prospérité de l'industrie de conserves alimentaires et qui importent annuellement de 8 à 10.000 tonnes de fers-blancs anglais. La force motrice électrique lui est fournie par l'Énergie électrique du Sud-Ouest, mais elle possède une centrale avec un moteur Diesel, à huile lourde, susceptible de produire une force de 2.400 HP. Lorsque les ateliers marcheront à plein rendement, la direction compte employer une force motrice de 4 à 5.000 HP.

La *fabrication des boîtes métalliques* s'est développée à Bordeaux, à cause des débouchés qu'elle trouve dans la région du Sud-Ouest. L'industrie des conserves alimentaires y est, en effet, florissante et utilise un nombre considérable de boîtes de fer-blanc. Il existe à Bordeaux de nombreuses usines de boîtes métalliques, parmi lesquelles nous citerons celles de M. F. Vinatié, des Établissements J.-J. Carnaud et Forges de Basse-Indre, de MM. Pelain et C^{ie}, de la Manufacture bordelaise de boîtes et bouchages (anciens Établissements V. Labarrère), de N. Nardon, etc.

Quelques grosses fabriques de conserves alimentaires, celles de MM. Rödel et fils frères et Dandicolle et Gaudin, possèdent également un atelier de boîtes métalliques, mais ne travaillent que pour leurs besoins personnels.

Nous n'allons étudier en détail que les deux usines les plus importantes :

La Maison F. Vinatié, fondée en 1880, possède cinq usines en France, situées à Bordeaux, Cavaillon, Carpentras (Vaucluse), Salon et Marseille (Bouches-du-Rhône).

La principale, installée à Bordeaux, rue Barrau, pourvue d'un outillage et de machines des plus modernes, fabrique toutes sortes de boîtes et d'emballages métalliques, boîtes à conserves, boîtes à biscuits, boîtes à peinture, boîtes pour produits pharmaceutiques, estagnons, bidons à huile, à essence, tableaux-réclame, etc., etc... Sa force motrice lui est donnée par deux moteurs à gaz pauvre : l'un de 60 HP., l'autre de 40 HP. Elle a également la force motrice électrique comme secours. Le personnel employé normalement dans cette usine est de 300 à 350 ouvriers et ouvrières, l'élément féminin dominant; mais pendant la guerre, ce chiffre a été augmenté de moitié. Sa production, qui s'élève annuellement à plusieurs millions de boîtes de toute catégorie, trouve ses débouchés dans les régions du Sud Ouest, de l'Ouest, du Centre et s'étend même jusqu'à la région parisienne. Elle exporte aussi dans nos colonies, et particulièrement dans celles de l'Afrique du Nord. Le fer-blanc qu'elle utilise est principalement de provenance anglaise; toutefois, elle a aussi comme fournisseurs certaines forges françaises.

A la fabrication de boîtes métalliques est adjointe une *imprimerie sur métaux*. Cette usine, dont le personnel employé est d'une cinquantaine d'ouvriers et d'ouvrières, imprime tous les fers blancs nécessaires à la maison de Bordeaux et aux diverses succursales. Elle travaille également pour des maisons étrangères de la place et du dehors.

Les Établissements J.-J. Carnaud et Forges de Basse-Indre, qui possèdent plusieurs établissements situés principalement sur les lieux de consommation de boîtes de conserves et ayant un rayon d'action déterminé, ont fondé une succursale à Bordeaux, depuis une trentaine d'années. Leur usine, située boulevard George-V, occupe en période d'activité 250 à 300 ouvriers, dont les deux tiers au moins de femmes. Elle emploie une force motrice de 50 HP. en pleine marche, force produite par des moteurs à gaz pauvre, avec le gaz d'éclai-

rage comme combustible de secours. Le fer-blanc utilisé par elle provient des forges de Basse-Indre (Loire-Inférieure) qui appartiennent à la même société. L'usine de Bordeaux, dont la production annuelle est très importante, fabrique tous les formats de boîtes de conserves, boîtes diverses et articles de ferblanterie. Son rayon d'action est limité à la rive sud de la Garonne, plus l'Ariège et les Pyrénées Orientales. Elle exporte peu, mais la Direction espère que les fabriques de conserves de poissons, qui se montent actuellement au Maroc, seront susceptibles de devenir des débouchés intéressants.

Avant d'abandonner cette branche d'industrie prospère à Bordeaux, signalons que les fabricants de boîtes métalliques qui ne possèdent pas d'*imprimerie sur métaux* trouvent sur place une maison spécialisée dans ce genre d'impression : la Maison Tournemire, Azera et Cie, dont les ateliers, situés boulevard du Président-Wilson, occupent 70 personnes environ.

En dehors des fonderies que nous avons déjà citées, *la métallurgie du cuivre* n'est pas très développée à Bordeaux. Il s'est cependant créé pendant la guerre deux usines qu'il convient de signaler. D'abord, une filiale de la Société des Établissements Grammont, « Le cuivre électro Grammont », s'est installée, en 1917, à proximité des appontements annexes de Pauillac. Elle reçoit du cuivre brut américain, acheté parfois sur les marchés anglais, et le transforme en *cuivre électrolytique*. Comme sous-produit, elle fabrique le *sulfate de cuivre*, dont la vente est assurée dans la région du Sud-Ouest, où il est indispensable pour la culture de la vigne. Jusqu'ici, cette usine reçoit le cuivre qui lui est nécessaire par l'intermédiaire du port de Bordeaux, quoiqu'elle soit reliée aux appontements de Pauillac par un embranchement particulier, car elle n'a pu encore le commander en quantités suffisantes pour en faire des chargements complets, et le cuivre qui sert de lest, se trouvant tout à fait au fond du bateau, ne peut être déchargé qu'en dernier lieu à Bordeaux. Lorsque l'usine sera en pleine marche, elle pourra recevoir le cuivre par bateaux complets à Pauillac. Elle fait elle-même l'électricité qui lui est nécessaire et est, de ce chef, une grosse consommatrice de charbon. La puissance installée est

de 2.000 HP., mais elle est loin d'être encore utilisée en totalité, quoique « Le cuivre électro Grammont » fournisse une quantité importante d'électricité aux hauts fourneaux voisins, pour leurs appareils auxiliaires. L'usine de Pauillac employait, au commencement de 1921, 250 ouvriers environ et traitait mensuellement 250 à 300 tonnes de cuivre brut. Il est intéressant de noter que la Société des Établissements Grammont reçoit par Bordeaux, mensuellement, au moins deux fois autant de cuivre brut ou électrolytique, destiné à ses autres usines de Saint Ours-les-Roches (Puy-de-Dôme) et de Pont de Chéruy (Isère).

« La Douillerie de Bordeaux », qui a pris plus tard le nom d' « Usine de Bordeaux », a été créée pendant la guerre, par les Établissements Schneider et C^ie^, sur la rive droite de la Garonne, au pied des collines de Lormont et de Cenon. Située entre les lignes de chemins de fer de l'État et de la Compagnie d'Orléans, elle est reliée à cette dernière par l'intermédiaire de l'embranchement particulier des « Chantiers et ateliers de la Gironde », filiale des « Établissements Schneider et C^ie^ ». Comme son nom primitif l'indiquait, elle était destinée à fabriquer des *douilles d'obus en cuivre* pour les besoins de l'armée. Dès le commencement de 1919, elle a été transformée pour pouvoir fabriquer les *tubes, barres et profilés divers en cuivre, en alliages de cuivre et en aluminium,* industrie qui n'existait pas dans la région.

Elle utilise une force motrice électrique de 300 HP. environ, qui lui est fournie par l' « Énergie électrique du Sud-Ouest » et emploie 150 ouvriers environ. Le cuivre leur arrive des États-Unis par chargements de 30 à 40 tonnes. Elle ne consomme que peu de houille, mais brûle, par contre, une quantité assez considérable de coke métallurgique provenant des usines de Carmaux ou, à son défaut, du coke de gaz qui lui est fourni par les usines à gaz locales. Cette usine travaille assez activement malgré la crise, car ses principaux clients sont les autres usines Schneider et leurs filiales. Elle leur fournit surtout les tubulures des locomotives et des navires.

Si nous continuons à progresser dans l'étude des usines métallurgiques bordelaises en terminant par celles qui fabriquent les produits les plus perfectionnés, il nous faut main-

tenant indiquer quelles sont les usines faisant la *construction métallique* et celles fabriquant le *matériel roulant*. Nous les étudierons ensemble, car, en général, les mêmes sociétés organisent leurs ateliers pour pratiquer à la fois ces deux branches de fabrication.

Nous ne reviendrons pas sur la « Société Dyle et Bacalan » que nous avons déjà rencontrée parmi les chantiers de constructions navales. Nous avons déjà dit que la principale spécialité de son usine de Bacalan est la construction du matériel roulant, mais qu'elle fait aussi la construction métallique.

L'entreprise la plus importante s'occupant à Bordeaux de la construction et de la réparation du matériel roulant est la « Compagnie industrielle de matériel et de transport », fondée le 18 décembre 1918, pour reprendre les ateliers de matériel roulant Carde et Frémaud. Le capital de cette société, qui était primitivement de 20 millions a été, porté en 1921 à 30 millions, et elle a émis 30 millions d'obligations et de bons.

Les usines de la nouvelle compagnie sont au nombre de six et voici quelle était leur situation respective en 1921 :

1° L'usine de Queyries (anciens ateliers de matériel roulant de la Société anonyme Gustave Carde et Fils). On y travaille à l'achèvement des travaux en cours, et la production mensuelle, avec 400 ouvriers, est de 9 voitures de voyageurs réparées et 2 voitures construites. La force motrice lui est fournie par le secteur électrique de la Régie municipale ;

2° L'usine nouvelle de la Passerelle, 8, quai de la Souys, en voie d'achèvement, occupe 900 ouvriers et utilise une force motrice de 450 kilowatts (un turbo-alternateur de 3.500 kilowatts est en cours d'installation). Production mensuelle : 50 wagons et 15 voitures de voyageurs réparées, 3 voitures de voyageurs construites. Une aciérie pouvant produire 10 tonnes par jour y est adjointe. L'usine de la Passerelle couvre une superficie de 12 hectares environ et nécessitera, lorsqu'elle fonctionnera à plein rendement, une main-d'œuvre de 3.000 ouvriers environ. Des logements ouvriers sont en cours de construction sur la commune de Floirac ;

3° L'usine du boulevard Godard (anciens ateliers Lauroua) occupe 400 ouvriers. La force motrice lui est fournie par le secteur électrique de la Régie municipale. Sa production mensuelle est de 40 wagons et de 10 voitures de voyageurs réparées pour le compte des chemins de fer de l'État;

4° Les ateliers du Médoc (cours Saint-Louis, à Bordeaux), loués à la Compagnie des chemins de fer du Midi, qui en est propriétaire. On y répare par mois 300 wagons et 7 à 8 voitures de voyageurs pour le compte de ladite compagnie. La main-d'œuvre occupée est de 300 ouvriers et la force motrice est fournie par le secteur électrique de la Régie municipale;

5° L'usine de Labouheyre (Landes), qui comprend des ateliers de fonderie de fonte et de bronze, de réparation de matériel roulant et d'usinage. On y emploie 200 ouvriers aux fonderies, 150 ouvriers aux ateliers de matériel roulant, 100 ouvriers aux ateliers d'usinage et divers. La production mensuelle est de 250 tonnes de pièces de fonte, 30 tonnes de pièces de bronze, 250 wagons réparés pour le compte de la Compagnie du Midi. La force motrice est la vapeur. L'usine utilise une puissance de 200 HP. environ;

6° Les ateliers de chemins de fer de l'État exploités en régie par la Compagnie industrielle de matériel de transport depuis 1921, ce qui lui assure par contrat du travail pour une période de quinze ans. Elle y occupe 1.200 ouvriers et répare mensuellement, pour le compte des chemins de fer de l'État, 45 voitures de voyageurs, 8 fourgons et 7 locomotives.

Il faut noter qu'en dehors de la construction, de la réparation du matériel roulant, de la fonderie de fonte, bronze et acier, la Compagnie industrielle de matériel de transport s'occupe aussi des constructions métalliques.

La « Société anonyme de travaux métalliques » est la troisième société importante de Bordeaux qui construit et répare le matériel roulant. Si l'on veut avoir une idée comparative de leur puissance de production à ce point de vue, on peut dire que, si l'on attribue le coefficient 1 à la Société anonyme de travaux métalliques, on doit accorder le coefficient 1,5 à la Société anonyme de travaux Dyle et Bacalan et le coefficient 2 à la Compagnie industrielle de matériel de transport.

La Société anonyme de travaux métalliques a été constituée

en 1906, au capital de 600.000 francs. Par suite d'augmentations successives, son capital social est actuellement de 11 millions de francs. L'assemblée générale du 25 octobre 1920, a autorisé la création de 7.000.000 de francs de bons remboursables en dix années. Elle a spécialisé depuis 1909 ses ateliers de Bègles, banlieue de Bordeaux, dans les constructions métalliques, l'entreprise générale d'usines et de travaux publics, alors qu'elle a consacré ses ateliers de Mussidan (Dordogne) à la serrurerie et à la fabrication des rideaux métalliques, des volets roulants en bois, des persiennes en fer et du petit matériel de voie ferrée. Après la guerre, cette société a entrepris la réparation du matériel roulant de chemin de fer. En collaboration avec la « Société générale de constructions de Bordeaux-Bègles » sa voisine, qu'elle a absorbée en octobre 1920, elle a crée à Bègles des installations très importantes pour la réparation des wagons, tenders, voitures de voyageurs. Elle vient de terminer un hall muni de l'outillage le plus perfectionné, qui permet le montage simultané de 30 locomotives. Elle dispose d'une étendue de 16 hectares de terrains, dont 8 couverts. Ses ateliers sont reliés à la gare de Bègles par deux embranchements particuliers. Accessoirement, la société exploite : 1° deux installations très complètes de débitage de bois à Bègles et Mussidan ; 2° une boulonnerie et une fabrique de rivets à Bègles ; 3° une fonderie de fonte mécanique et d'acier moulé à Saint-Paul-les-Dax (Landes). Ces divers ateliers, fournissant aux usines de la société tous les bois, boulons et pièces de fonte qui leur sont nécessaires, livrent en même temps au commerce une partie de leur production. Les ateliers de Bègles employaient, en 1921, 1.200 ouvriers environ et utilisaient une force motrice électrique de 800 HP. qui leur est fournie par l'Énergie électrique du Sud-Ouest (1).

Une quatrième maison, sensiblement moins importante que les précédentes, la Maison « Desse Frères », quai

(1) La Société anonyme de travaux métalliques vient d'absorber trois industries sinistrées d'Arras et des environs. L'assemblée générale du 11 avril 1922 a décidé, en conséquence, de porter le capital social de 11 à 25 millions et d'émettre une nouvelle tranche de 18 millions d'obligations.

Deschamps, qui était spécialisée avant la guerre dans la construction des ponts, charpentes et constructions métalliques, a aussi entrepris la réparation du matériel roulant et a doublé l'importance de ses ateliers. Le courant électrique lui est aussi fourni par l'Énergie électrique du Sud-Ouest, mais elle possède une centrale auxiliaire, où elle brûle ses déchets de bois.

« La Société générale de constructions métalliques », qui a été créée en 1910, au capital de 6 millions de francs, pour reprendre les anciens ateliers Boyer Frères et F. Thévenot, à Talence, près Bordeaux, s'occupe exclusivement de constructions métalliques de toutes sortes. Il existe encore à Bordeaux un certain nombre d'ateliers, de constructions métalliques et de serrurerie de moindre importance dans l'étude détaillée desquels nous ne saurions rentrer.

Les usines de constructions métalliques et de matériel roulant n'ont actuellement que peu de rapports directs avec le port de Bordeaux, d'abord parce qu'elles préfèrent recevoir par voie ferrée les produits métallurgiques qui leur sont nécessaires, pour les mêmes raisons que nous avons exposées au sujet des chantiers de constructions navales : mauvais état des fers reçus par voie d'eau et nécessité de ne les recevoir que par faibles tonnages. De plus, elles n'emploient directement que peu de charbon, leur force motrice étant presque exclusivement l'électricité. Cependant la présence du port ne doit pas être étrangère à la création et au développement des usines de matériel roulant à Bordeaux. En effet, l'accumulation et le mouvement de wagons que son trafic provoque permettent d'en distraire un certain nombre pour les faire réparer sur place sans frais de transport inutiles. De plus, c'est grâce à son port si Bordeaux est devenue la tête de ligne de trois grands réseaux ferrés, ce qui facilite aussi les rapports des usines de matériel roulant avec leurs clientes naturelles, les compagnies de chemins de fer.

A notre avis, l'avenir de ces industries est assuré pour très longtemps à Bordeaux, car, outre la remise en état du matériel roulant des compagnies de chemins de fer et les progrès industriels du Sud-Ouest qui leur procureront du travail pendant plusieurs années, la mise en valeur du Maroc, de

l'Afrique occidentale et équatoriale françaises, des pays neufs de l'Amérique du Sud, leur fournira plus tard de larges débouchés. Du reste, il faut noter que la « Société anonyme de travaux Dyle et Bacalan » pratiquait déjà l'exportation avant la guerre et que le Groupe Carde a pris de sérieux intérêts dans diverses sociétés marocaines.

La « Société industrielle bordelaise d'appareils de levage et de constructions mécaniques », de fondation toute récente (30 août 1919), a été créée pour reprendre l'usine considérable que la « Société des ateliers d'aviation Louis Breguet » avait agencée de toutes pièces quai Deschamps, à Bordeaux, pendant les hostilités, quand, en 1918, sur les ordres du ministre de l'Armement, les industries travaillant pour la Défense nationale ont dû s'éloigner de la région parisienne, menacée par l'invasion allemande. Cette société, qui n'a pas pu profiter, en raison de sa fondation récente, de l'activité industrielle provoquée par la guerre, a été fortement touchée par la crise économique actuelle. Son capital social, qui était primitivement de 3 millions de francs et avait été porté à 5 millions, a dû, par décision de l'assemblée générale du 8 novembre 1921, être ramené à 1 million de francs, puis porté à 3.250.000 francs. Par même décision, les parts bénéficiaires ont été supprimées et tout l'actif social a été affecté hypothécairement aux 5.000 obligations de 500 francs 7 p. 100 qui avaient été précédemment émises. Les ateliers de la société, très bien outillés, couvrent un vaste terrain de près de 20.000 mètres carrés situé entre deux voies ferrées et en bordure de la Garonne. Elle y fabrique tous engins de levage et de manutention, tels que grues, ponts roulants, treuils, pontons, transbordeurs, etc., indispensables aux industries nouvelles, à l'outillage des ports, aux navires et chemins de fer. Ces fournitures étaient principalement livrées avant la guerre par des maisons anglaises et allemandes. La Société industrielle bordelaise d'appareils de levage compte sur les débouchés suivants : 1° toute l'industrie du Sud-Ouest, qui est susceptible de prendre un essor considérable grâce au développement du port de Bordeaux et à l'électrification des Pyrénées ; tous les ports français, dont l'outillage a grand

besoin d'être modernisé; 3° les ports du Maroc (1), de l'Afrique occidentale et de l'Afrique équatoriale françaises, où de grands travaux sont prévus; 4° enfin les usines sinistrées du Nord. Au 1er avril 1920, la Société industrielle bordelaise d'appareils de levage occupait 320 ouvriers et avait enregistré 5 millions de francs de commandes; nous avons déjà dit que, depuis cette époque, elle subit les conséquences de la crise économique qui a arrêté les constructions d'usines nouvelles et les travaux publics sur lesquels elle comptait pour alimenter son activité.

Parmi les industries des constructions mécaniques, *l'industrie automobile* est une de celles qui sont les plus développées à Bordeaux. On y trouve trois usines fabriquant les châssis, autour desquelles gravitent une série d'entreprises de carrosserie automobile et une multitude d'ateliers de réparation.

La plus importante est celle de la « Société anonyme des usines Motobloc », située, 102, rue des Vivants, à Bordeaux-Bastide, à proximité de la voie ferrée de la Compagnie d'Orléans. Cette société, fondée en 1902, au capital de 2.000.000 de francs, a pour objet tous travaux mécaniques de précision et particulièrement la fabrication des moteurs et automobiles. Pendant la guerre, elle a entrepris la fabrication de fléchettes d'avions, l'usinage d'obus de 75 et surtout la fabrication d'obus de 105, emboutis dans un nouvel atelier doté de tous les perfectionnements modernes. Enfin, pendant les dernières années de guerre, elle a créé un nouvel atelier, muni d'un outillage très important et de machines outils de précision, pour entreprendre la fabrication des moteurs d'avions. C'est dans ce grand hall que se fait actuellement l'usinage de toutes les pièces des voitures ainsi que le montage des différents ensembles de châssis : moteurs avec boîtes de vitesse, ponts-arrière, directions. La superficie de l'usine est d'environ 30.000 mètres carrés, dont 16.000 mètres carrés de surface couverte. La force totale dont elle dispose représente environ 400 HP. et lui est fournie par l'Énergie électrique du Sud-Ouest. Elle occupe normalement 300 ouvriers dont

(1) Elle vient d'obtenir une commande de grues électriques pour le port de Casablanca.

50 femmes. L'usine de la rue des Vivants ne fabrique que les châssis des automobiles, la carrosserie est mise en place par divers carrossiers de la ville. Les matières premières et les pièces détachées lui parviennent en général de l'Est, de la région parisienne ou stéphanoise : aciers et laitons en barres, tubes d'acier et de cuivre, pièces d'acier moulé, pièces brutes de fonderie, de forge ou d'estampage. Cependant, elle se fournit de pièces d'aluminium et de bronze dans les fonderies locales : Barbot, Dormoy, Béraud Sudreau et autres. Elle n'emploie pour ainsi dire pas de charbon et seulement 120 tonnes de coke de gaz par an, pour ses fours à cémentation.

On peut y parcourir successivement le grand hall où se fait le montage des moteurs, leurs essais et le pont-arrière des autos, les ateliers de cuivrage et de nickelage par électrolyse, de polissage, de cémentation, de chaudronnerie (radiateurs, réservoirs à essence et tôlerie du châssis), les postes de soudure autogène et l'atelier de montage des châssis. Un atelier de réparations est réservé aux clients de la maison. Les châssis une fois terminés, on procède aux essais sur route et on les envoie aux carrossiers. Actuellement, on fabrique dans les usines Motobloc exclusivement des châssis 12 et 15 HP. pouvant être transformés en voitures à conduite intérieure, limousines, torpédos 4 ou 6 places ou camionnettes. Elles livraient, au commencement de 1921, 1 châssis par jour, soit plus de 300 par an. Leur outillage leur permettait d'ailleurs, d'en sortir 1.000 ou 1.500 par an. Leurs débouchés sont surtout en France, où elles ont des commissionnaires dans presque tous les départements. La région du Sud-Ouest est une de celles où leurs châssis sont les plus demandés. Elles travaillent aussi pour l'exportation pour laquelle notre change actuel leur donne de sérieux avantages sur leurs concurrents étrangers. Elles livrent surtout en Angleterre, en Espagne, au Portugal, dans les Iles Canaries, aux Indes néerlandaises, et dans nos colonies nord-africaines.

Nous regrettons de ne pouvoir donner sur la « Maison d'automobiles Georges Roy », dont les ateliers sont situés rue Hanappier, d'autres renseignements que ceux fournis par son catalogue. Cette maison, fondée il y a une vingtaine

d'années, est d'importance sensiblement moindre que la précédente. Elle fabrique actuellement les châssis 10 et 14 HP. et elle construit elle-même les carrosseries des voitures qui sortent de ses usines : torpédos, coupés de ville et conduites intérieures. Avant la guerre, elle exportait une partie de ses châssis en Angleterre.

La Maison « J.-H. Exshaw et Cie » a repris, en 1910, les Établissements Valentin Purrey, situés boulevard Jean-Jacques-Bosc, à Bègles, et spécialisés dans la construction des *camions à vapeur*. Fortement concurrencés par les camions à essence, ils leur sont supérieurs pour les fortes charges; ils vont moins vite, mais sont plus économiques. Les Établissements Exshaw et Cie emploient normalement 260 ouvriers, mais en raison de la crise économique le nombre est réduit à 170 environ. Ils possèdent des ateliers de forge, de mécanique, de scierie, de charronnage, de montage, de rôdage et d'essais. Ils construisent normalement des camions de 4, 6 et 8 tonnes de charge utile, mais, en raison des difficultés actuelles, tout leur effort s'est porté sur la série du modèle 6 tonnes, qui répond le mieux aux besoins de la plupart des industriels. Ils font aussi les autobus, les tracteurs, les voitures automotrices pour chemins de fer économiques et tramways, les compresseurs d'air, etc... Ils livrent surtout dans la région du Sud-Ouest et la région parisienne, en Belgique, dans nos colonies, au Chili, etc.

En 1913, les voitures automobiles sorties par le port de Bordeaux représentaient un poids de 700 tonnes environ et étaient exportées principalement vers la République Argentine, le Brésil, le Maroc et l'Angleterre.

La « Société anonyme des établissements Germinal » a été fondée, le 1er mars 1918, pour reprendre un ancien établissement de fabrication et de vente de matériel agricole appartenant à la « Société Aguilar et Bardon », située 31, rue Bouthier, à Bordeaux-Bastide. La nouvelle société s'occupe de la construction en séries des *machines agricoles* et spécialement des *charrues :* charrues du pays et charrues coloniales. C'est la seule fabrique française de ces instruments aratoires qui soit située dans un port. Les matières premières lui parviennent du Boucau, de la Basse-Loire, du

Centre et de Belgique. Elle emploie 200 ouvriers environ et utilise une force électrique de 120 HP. qui lui est fournie par l'Énergie électrique du Sud-Ouest. Ses débouchés sont : le sud-ouest de la France, l'Afrique occidentale française, le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, Madagascar, l'Indo-Chine, la Nouvelle-Calédonie. Elle n'exporte guère pour le Levant ni pour l'Amérique du Sud.

En plus de ces grandes entreprises qui constituent la partie essentielle de l'industrie métallurgique bordelaise, il existe une foule de petits ateliers d'importance plus ou moins grande, dans le détail desquels nous n'entrerons pas.

Avant d'en terminer avec les industries métallurgiques, il convient d'indiquer les chiffres des exportations d'ouvrages en métaux par Bordeaux en 1913 et en 1920 (commerce spécial); ils sont, en effet, susceptibles de donner une idée approximative des progrès de ces industries et de leurs relations avec le port, mais il ne faut pas oublier qu'une partie de ce trafic doit être attribuée au rôle régional ;

1913.. 55.318 quintx, dont 14.091 quintx de machines et mécaniques.
1920.. 168.057 » 77.410 » » »

§ 2. — Les industries chimiques (1).

Elles comptent parmi les industries qui se sont le plus remarquablement développées à Bordeaux avant la guerre. En 1891, date de la fondation de la « Compagnie bordelaise des produits chimiques » par M. Mathieu, elles n'existaient pour ainsi dire pas ; de 1900 à 1913, elles se sont multipliées sur la rive droite de la Garonne dans le quartier de Queyries et elles commençaient à essaimer vers la plaine de Bassens.

(1) Cf. Huyard, *Rapport sur les industries de la Gironde*, 1902 ; *Le développement de l'industrie des produits chimiques à Bordeaux*, article de M. A. Chenevier, publié par la *Revue philomathique*, numéro de mars-avril 1918, p. 74 et suiv. ; *Le développement possible de l'industrie chimique dans le Sud-Ouest*, conférence de M. E. Perreau, ingénieur-chimiste, publiée par l'*Annuaire de l'Union amicale des anciens élèves de l'École de chimie de Bordeaux*, année 1920 ; Victor Cambon, *La France au travail : Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille, Nice*, p. 20.

Pendant la guerre, les besoins de la Défense nationale ont encore favorisé cet essor.

Si les industries métallurgiques n'ont relativement que peu de relations directes avec le port de Bordeaux, il n'en est pas de même pour les industries chimiques qui ont avec lui des rapports très étroits. Elles sont, en effet, des industries, dont les matières premières, pondéreuses et encombrantes (principalement pyrites et phosphates naturels), ne peuvent supporter les frais de transport par voie ferrée et doivent être transformées ou sur les lieux de production ou bien, lorsque les produits producteurs ne sont pas à un stade de développement industriel suffisant, dans les ports de mer de pays mieux outillés.

Les industries chimiques ont trouvé à Bordeaux un terrain particulièrement favorable, car les pays producteurs de pyrites (l'Espagne et le Portugal) et de phosphates naturels (l'Algérie, la Tunisie, les États Unis et bientôt le Maroc) sont dans sa sphère d'action ; de plus, son arrière-pays essentiellement agricole est susceptible d'absorber une grande quantité de produits chimiques : engrais azotés et phosphatés et produits anticryptogamiques et analogues, tels que le soufre, le sulfate de cuivre, le sulfate de fer, etc. Enfin l'Espagne et le Portugal sont aussi des pays agricoles voisins consommant une quantité importante d'engrais chimiques.

Notons que les industries chimiques n'emploient que des manœuvres et que cette main-d'œuvre est celle qu'on peut le plus facilement se procurer à Bordeaux. On peut estimer à 6.000 environ le nombre d'ouvriers occupés dans les usines de produits chimiques bordelaises.

On distingue en général : 1° la grande industrie chimique qui comprend la préparation de l'acide sulfurique, de la soude et de leurs dérivés et 2° la préparation des produits chimiques divers pour la pharmacie, la droguerie, la teinturerie, la parfumerie, etc. La grande industrie chimique, et spécialement la préparation de l'acide sulfurique et de ses dérivés, est celle qui s'est le plus développée à Bordeaux ; mais ce qu'écrivait en 1902 M. Huyard, en parlant de la préparation des produits chimiques divers, n'est plus vrai

aujourd'hui : « Cette dernière, en tant que fabrication, n'existe pas à Bordeaux » (1).

Les 4 usines principales qui produisent l'acide sulfurique sont, par ordre d'importance, celle de la « Société anonyme des manufactures de Saint-Gobain », de la « Compagnie bordelaise des produits chimiques », des « Établissements Kulhmann », groupées toutes les trois en arrière des appontements de Queyries, grâce à l'outillage perfectionné desquels elles reçoivent leurs matières premières avec un minimum de frais de manutention, et l'usine de « MM. Bertrand et Cie » à Bassens. Fabriquent aussi l'acide sulfurique, pour en obtenir divers dérivés, la « Société chimique de Bordeaux », l' « Usine des Fils de Salles » et la « Société Cornubia », situées également dans le voisinage des appontements de Queyries. L'acide sulfurique produit en partant des pyrites, par les quatre principaux établissements que nous avons cités en premier lieu, était destiné pour la plus grande partie, avant la guerre, à la production des *superphosphates*. Une faible quantité était cependant utilisée à la préparation de l'*acide nitrique* en partant des nitrates du Chili et du *sulfate d'ammoniaque*, sous-produit de la fabrication du gaz. En 1913, les usines de produits chimiques ont provoqué l'importation à Bordeaux de 62.645 tonnes de pyrites reçues presque exclusivement d'Espagne, par l'intermédiaire du port de Huelva, et de 170.491 tonnes de phosphates naturels provenant, pour la majeure partie, de Tunisie, et le reste des États-Unis et d'Algérie. L'usine de Saint Gobain traite aussi, à défaut d'autres, les pyrites provenant des mines de Sain-Bel (Rhône) qui appartiennent à la même société.

On peut estimer que la production d'acide sulfurique des usines bordelaises variait avant la guerre entre 80.000 et 100.000 tonnes. Cette fabrication a été poussée au maximum pendant les hostilités pour les besoins de la Défense nationale, aussi les usines de la rive droite de la Garonne ont-elles perfectionné leur outillage. En 1918, leur production était estimée à 150.000 tonnes (2).

---

(1) Huyard, *Rapport sur les industries de la Gironde*, p. 37.

(2) Chênevier, *Le développement de l'industrie des produits chimiques à Bordeaux, Revue philomathique*, mars-avril 1917.

L'importation des phosphates naturels a été de 145.000 tonnes environ en 1920. Il semble que la production d'acide sulfurique des usines bordelaises se soit maintenue, même après l'armistice, aux alentours de 150.000 tonnes et qu'elle ait été assez facilement absorbée par les besoins de l'agriculture en superphosphates. Il est intéressant de noter que sur les quantités de phosphates importées en 1920, environ 62 p. 100 étaient destinés à l' « Usine de la Société des manufactures de Saint-Gobain », 20 p. 100 à la « Compagnie bordelaise des produits chimiques », 12 p. 100 aux « Établissements Kulhmann » et 6 p. 100 à l'usine de « MM. Bertrand et C^ie^ ».

Avant la guerre, les entreprises bordelaises de produits chimiques exportaient une quantité importante de superphosphates, principalement dans le nord de l'Espagne; mais ces expéditions se faisaient surtout par voie ferrée. Cependant, il est sorti en 1913, par le port de Bordeaux, 12.983 tonnes de superphosphates de chaux dont 7.794 tonnes pour le Portugal, 4.269 tonnes pour l'Espagne et 863 tonnes pour la Guadeloupe. L'exportation des superphosphates a été interdite pendant toute la durée de la guerre et même après l'armistice. Les pyrites de fer, après avoir été traitées pour en tirer l'acide sulfurique, forment un très bon minerai de fer qui est expédié aux usines métallurgiques de France et de l'étranger. C'est ce qui explique que nous trouvions en 1913 15.641 tonnes de pyrites aux exportations du port de Bordeaux vers l'Angleterre et les Pays-Bas.

Bordeaux serait géographiquement très bien placé pour recevoir les *nitrates de soude du Chili,* mais, en fait, il n'en importait qu'assez peu avant la guerre (15.938 tonnes en 1913). On ne prépare, en effet, que peu d'*acide nitrique* à Bordeaux et la région du Sud-Ouest n'emploie que des quantités minimes de nitrates comme engrais. Le grand port français d'importation des nitrates est Dunkerque, en raison de la grosse consommation qu'en font les agriculteurs du Nord, pour la culture de la betterave. Pendant la guerre, les importations de nitrate de soude ont considérablement augmenté à Bordeaux. Ce produit est, en effet, à la base de la fabrication des poudres de guerre et les poudreries impor-

tantes de Bassens, de Saint-Médard-en-Jalles, de Bergerac, de Toulouse et de Blanc-Pignon, près Bayonne, étaient dans la zone de desserte du port de Bordeaux.

C'est ainsi qu'en 1918, il est entré à Bordeaux 110.542 tonnes de nitrate de soude, dont 105.994 tonnes venant du Chili et le reste des États-Unis. Ces importations sont retombées en 1920 au chiffre d'avant la guerre, soit 15.000 tonnes environ.

Le sulfate de cuivre consommé en France est produit principalement en France, en Angleterre et un peu en Italie. Pendant la guerre, cette dernière en a interdit l'exportation, mais les États-Unis nous en ont fourni quelque peu. La consommation française est estimée à 60 ou 70.000 tonnes par an, et l'ensemble des usines françaises (une vingtaine, la plupart de faible importance) devrait théoriquement, d'après les renseignements qu'elles ont fournis au gouvernement, produire 100.000 tonnes par an. En fait, il n'en est pas ainsi, puisque la France doit recourir aux importations de l'étranger. La région vinicole du Sud-Ouest est le centre le plus important de consommation, aussi n'est-il pas étonnant que l'usine la plus puissante, celle de la « Société anonyme la Cornubia », se soit installée à Bordeaux, et que nous trouvions dans le voisinage deux autres usines produisant le sulfate de cuivre : celles du « Cuivré électro Grammont » à Pauillac et de la « Société des établissements de Saint-Gobain » à Marennes (Charente-Inférieure).

La « Société anonyme la Cornubia », fondée il y a une quinzaine d'années, au capital de 1.500.000 francs, est une filiale française d'une grosse maison anglaise spécialisée dans l'industrie du cuivre. Elle a installé son usine en arrière du quai de Queyries. Elle y emploie 200 ouvriers environ et est susceptible de produire annuellement 30.000 tonnes de sulfate de cuivre en traitant le cuivre chimiquement pur, qu'elle reçoit d'Angleterre sous forme de grenaille, par l'acide sulfurique produit sur place. Le cuivre nécessaire représente environ le quart du poids du sulfate de cuivre obtenu. Sa production normale d'avant-guerre était de 20 à 25.000 tonnes. En moyenne, pendant la durée des hostilités, elle n'a travaillé qu'au tiers environ de sa puissance totale.

Cependant, pendant la campagne 1916-1917, elle a produit 24.000 tonnes. A l'heure actuelle, la crise économique générale a amené un sérieux ralentissement de l'activité de cette industrie.

Il faut noter qu'en 1913 il est entré, en outre, par le port de Bordeaux, pour satisfaire les besoins de la viticulture régionale, 14.410 tonnes de sulfate de cuivre, dont 14.191 tonnes provenaient d'Angleterre et le reste de Belgique; en 1921, du fait du développement de l'industrie du sulfate de cuivre à Bordeaux, il en est entré 5.518 tonnes de moins. Ces importations prouvent que les usines de sulfate de cuivre de la région bordelaise pourraient encore augmenter leur fabrication sans avoir à craindre le manque de débouchés.

La « Compagnie européenne de traitement des minerais », filiale d'une société américaine, a installé, en 1912, quai de Queyries, une usine où elle *raffine le soufre* et *triture le sulfate de baryte*. Elle y emploie actuellement 70 ouvriers environ et 100 HP. de force motrice, produits au charbon, au lignite ou au bois; elle étudie l'emploi de moteurs à huile lourde. Sa production, qui était avant la guerre de 2.500 à 3.000 tonnes de soufre raffiné, est passée à 5.000 tonnes. C'est la seule usine du Sud-Ouest, et le département de la Gironde, à lui seul, en consomme annuellement de 6 à 8.000 tonnes. Le soufre brut provenait avant la guerre de Sicile, mais celui de la Louisiane et du Texas revient actuellement meilleur marché, rendu à Bordeaux; de plus, de nombreuses raffineries se sont installées sur place en Italie; aussi se fournit-elle exclusivement aux États-Unis. L'atelier de broyage de sulfate de baryte produit de 100 à 120 tonnes par an. La matière première lui est expédiée par une mine de barytine, située près d'Argelès (Hautes-Pyrénées), qui appartient à la même compagnie. Le sulfate de baryte est employé dans les industries de la peinture, des vernis, dans la pharmacie, etc. Avant la guerre, elle en exportait en Angleterre.

Quand nous aurons cité l'usine de la « Société anonyme Nitria », montée en 1910 dans le même quartier pour la *fabrication du salpêtre* et de tous produits chimiques et

engrais; la « Société anonyme des corps gras comestibles et industriels » à La Souys, qui fabrique les *graisses alimentaires, margarines, saindoux* et *lessives;* la Maison « Duffour-Igon et Cie », rue de Tresses, à La Bastide, qui fabrique l'*oxygène,* l'*azote* et l'*air liquide,* nous en aurons fini avec l'important groupement des usines de produits chimiques de la rive droite de la Garonne.

Les usines similaires de la rive gauche sont plus modestes; on peut cependant citer la « Société anonyme des salpêtres et produits chimiques de Bordeaux », rue Mazarin; la « Raffinerie nationale des salpêtres », rue Fondaudège; la « Fabrique nationale d'éther », rue Achard; la « Société anonyme des produits tartriques et chimiques » (anciens Établissements Théron et Rondoni réunis), chemin de la Palu; la « Société d'utilisation des os et produits similaires » (ancienne Maison Huyard, Marmillon et Cie), à Bègles, qui produit le noir animal, les colles et gélatines; les Maisons Bellouard et fils et Cie, rue des Menuts, et Roudel et Cie, qui fabriquent les produits pharmaceutiques et tous produits chimiques destinés à la droguerie. On trouve aussi à Bordeaux diverses usines fabriquant les lessives.

Parmi les industries chimiques, il convient de faire une place à part à la *stéarinerie* et à la *savonnerie,* en raison de l'importance actuelle et future que présentent les industries des corps gras pour le port de Bordeaux.

L'usine principale est située à Bègles, à proximité immédiate de la gare à laquelle elle est, du reste, reliée par un embranchement particulier. Elle appartient à la « Compagnie générale de l'Afrique française » (anciens Établissements Marcel Plantey), société constituée en 1911, au capital de 5 millions. Ce capital a été porté récemment à 10 millions; elle a, en outre, émis 4.500.000 francs d'obligations en bons. Cette société coloniale, qui a pour objet tout ce qui se rapporte au commerce de la Côte occidentale d'Afrique, a voulu, dès le début, travailler elle-même les matières premières qu'elle importait de la Côte d'Afrique. Aussi a-t-elle acquis la vieille Maison Poisson et Cazalis, à Bègles, qu'elle a considérablement augmentée et munie d'un matériel de savonnerie, de stéarinerie et tout récemment d'huilerie très perfec-

tionné. La matière première principale de sa savonnerie est l'*huile de palme brute,* provenant des comptoirs que possède la société sur la Côte occidentale d'Afrique, surtout de ceux de la Côte d'Ivoire, du Dahomey et du Cameroun. En 1913, il est entré 14.807 tonnes d'huile de palme à Bordeaux, et cette quantité a notablement augmenté au cours de la guerre. L'huile de palme est employée non seulement par la savonnerie, mais encore par la stéarinerie, pour l'étamage des fers-blancs et la fabrication des huiles de graissage consistantes à Bordeaux et dans une région très vaste. La consommation locale peut être estimée à 6 ou 7.000 tonnes et le surplus est expédié à la « Société des produits stéariques et résineux de Casteljaloux », aux savonneries de Pau, Bayonne, Toulouse, Angers, Lyon et même à celles de la région parisienne. Les forges d'Hennebont, celles de Basse-Indre et l'usine Saint-Jacques, à Montluçon, en emploient aussi pour l'étamage des fers-blancs.

Les autres corps gras consommés par la savonnerie de la Compagnie générale de l'Afrique française sont, mais en quantité bien moindre, des « *huiles de coprah* » qu'elle reçoit des huileries marseillaises par chemin de fer ou par grand cabotage, et des « *huiles d'arachide* » de qualité inférieure qu'elle se procure dans les huileries de Bordeaux. Sa production mensuelle est de 5 à 600 tonnes de savon. Elle fait aussi de la lessive avec du carbonate de soude et ses eaux savonneuses. Ses débouchés sont la région du Sud-Ouest, pour laquelle les savonneries marseillaises sont maintenant handicapées par les prix des transports, et les colonies françaises (Sénégal, Martinique et Guadeloupe). A l'étranger, les savons français sont très fortement concurrencés par les savons anglais mi-cuits, qui ne contiennent guère que 15 à 20 p. 100 d'huile au lieu de 72 p. 100 et reviennent bien meilleur marché.

La côte ouest de la France consomme aussi une quantité importante de savons spéciaux à base d'oléine que fabrique l'usine de la Compagnie générale de l'Afrique française.

La stéarinerie qui y est adjointe traite les suifs fondus indigènes et ceux de la République Argentine et d'Australie. On en retire de la *glycérine* qui est exportée ou vendue aux

droguistes, de *l'acide oléique* dont une partie est utilisée par la savonnerie et l'autre à l'ensimage des laines, enfin *l'acide stéarique* dont on se sert pour la fabrication des bougies. La stéarinerie n'est pas une branche d'industrie destinée à se développer, en raison des progrès du gaz et de l'électricité. De plus, nos fabricants se heurtent à l'extérieur, et même dans nos colonies, à une concurrence très dure de maisons anglaises.

Les savons, bougies et stéarines figuraient ensemble, en 1913, dans le trafic d'exportation du port de Bordeaux pour 16.272 quintaux, mais les bougies ne se comptaient dans ces chiffres que pour quelques centaines de quintaux. Une autre savonnerie assez importante est « la Savonnerie du Sud-Ouest », qui a été cédée, le 1er juin 1920, à la « Société des huileries et savonneries de la Barasse ». Cette usine, située à Bègles, comme celle de la Compagnie générale de l'Afrique française, reçoit ses matières premières, huiles de palme et de coprah, par mer de Marseille, où la société a ses établissements principaux. Elle emploie une centaine d'ouvriers. On peut encore citer la « Savonnerie J.-B. Mallet », au Bouscat, et celle de la « Société anonyme des corps gras comestibles et industriels », à La Souys.

Jusqu'ici on n'avait pas fabriqué à Bordeaux *d'huile de palmiste* (1), mais la Compagnie générale de l'Afrique française est en train de terminer la construction, à Bègles, d'une grande huilerie, à laquelle est adjoint un magasin à graines. Cette huilerie sera susceptible de produire 18.000 tonnes par an au début et 30.000 tonnes dans un avenir plus éloigné. Les usines de la Compagnie générale de l'Afrique, qui occupent 200 ouvriers environ, verront alors leur effectif porté à 350 au moins. Avec les huiles de palmiste de première qualité, on peut faire des graisses végétales comestibles; on se sert des qualités ordinaires pour fabriquer des savons supérieurs. On dit que la « Grande Huilerie bordelaise » aurait aussi

(1) La palme est le fruit du palmier à huile. De la pulpe, les indigènes tirent, par des procédés assez grossiers, l'huile de palme. L'amande de palmiste qui est contenue dans ce fruit donne, après avoir été écrasée dans des huileries spéciales, une huile beaucoup plus fine.

l'intention de monter à Bassens une nouvelle usine où elle broierait les graines d'arachides et les amandes de palmistes.

Quoi qu'il en soit, à notre avis, la savonnerie et la production de beurres, graisses et huiles végétales, comestibles et industrielles, sont des industries susceptibles de prendre une grande extension à Bordeaux et de rivaliser avec les industries similaires de Marseille. En effet, notre port est mieux placé que tout autre pour recevoir les corps gras végétaux de la Côte occidentale d'Afrique. La proximité des Landes lui permet d'entreprendre aussi la fabrication des savons bon marché à base de résine. De plus, l'augmentation des tarifs de chemins de fer est une protection très efficace contre la concurrence des usines marseillaises et assure aux industries bordelaises des débouchés dans toute la région du Sud-Ouest.

Parmi les autres industries chimiques susceptibles de progresser encore ou d'être créées à Bordeaux, citons celle très importante déjà des *superphosphates,* en raison de la mise en exploitation prochaine du gisement de phosphate d'El Borouj au Maroc, *la fabrication des parfums synthétiques,* de *la terpine* et de ses dérivés, des *vernis,* des *encres d'imprimerie,* qui n'existent pas encore à Bordeaux ou qui n'y existent encore qu'à l'état embryonnaire, mais dont le développement rapide peut être escompté en raison des facilités de transport à Bordeaux de leurs matières premières : la résine des Landes et les gommes du Soudan français.

§ 3. — Les industries alimentaires.

Ces industries sont celles qui, dès avant la guerre, étaient les plus nombreuses et les plus prospères à Bordeaux et qui ont le plus de chance de se développer encore en raison de l'abondance et de la qualité des matières premières qu'elles peuvent recevoir de la région environnante ou des pays en relations avec le port de Bordeaux, du peu de main-d'œuvre spécialisée qu'elles emploient et des débouchés qu'elles peuvent trouver en France et à l'étranger.

Nous avons déjà vu, en étudiant les productions du Sud-Ouest, qui fournissent des éléments au trafic d'exportation du port de Bordeaux, quelle importance a la culture des

fruits et des légumes dans cette région, et particulièrement dans les départements de la Gironde, du Lot-et-Garonne, de la Dordogne et de la Corrèze. L'abondance de ces produits naturels a provoqué la création dans les départements producteurs, et particulièrement à Bordeaux, de *fabriques de conserves alimentaires*, dont l'importance augmente de plus en plus et qui en font le principal centre français de cette industrie. L'excellence des matières premières employées assure aux fabriques bordelaises de nombreux débouchés à l'extérieur, quoique leurs prix de revient soient souvent supérieurs à ceux des usines étrangères.

En 1908, M. Lopès-Dias (1) estimait à une vingtaine le nombre des fabriques de conserves alimentaires bordelaises et à 2.000 ouvriers et surtout ouvrières le personnel qu'elles employaient, chiffre qui décuplait parfois au moment de la saison des petits pois. La plus ancienne et l'une des plus considérables maisons de Bordeaux est la Maison « Rödel et Fils Frères », fondée en 1834, peu de temps après l'invention du procédé Appert, qui est encore à la base de l'industrie des conserves alimentaires. On peut aussi citer la Maisons « Dandicolle et Gaudin », la « Société bordelaise de produits alimentaires », les Maisons « Teyssonneau », « Duprat et Durand », « Garres et de Pénanros », etc. Depuis 1908, il ne s'est créé que peu de maisons nouvelles, mais les usines existantes ont pris de l'extension ; il suffit pour s'en rendre compte de comparer les statistiques des exportations des cinq dernières années qui ont précédé la guerre (en quintaux) :

	1909	1910	1911	1912	1913
	—	—	—	—	—
Poissons conservés . .	37.597	37.290	32 452	33.489	38.648
Conserves de viande en boîtes	4.396	2.670	2.838	3.863	6.040
Fruits confits et conservés	35.417	28.826	54.616	60.930	44.461 (récolte déficitaire
Légumes salés, confits et conservés.....	75.546	72.796	74 022	98.841	92.594 (récolte deficitaire)

(1) Cf. *Enquête de la Commission mixte de commerce et d'industrie sur la situation du département de la Gironde et du port de Bordeaux*, 1908.

Il faut ajouter à ces chiffres 3.767 quintaux de confitures au sucre pour 1913.

L'industrie des conserves alimentaires est essentiellement une industrie d'exportation, mais la consommation française augmente de plus en plus, ce qui est fort heureux, car il s'est monté de nombreuses usines à l'étranger qui concurrencent sérieusement les nôtres. La guerre a été une des causes de cette augmentation des débouchés intérieurs, en raison de l'habitude qu'ont prise les mobilisés et la population civile de consommer des produits alimentaires conservés. Au point de vue de l'importance des fabrications, la guerre a marqué un recul à cause des difficultés qu'ont éprouvées les usines pour se procurer les matières premières et la main-d'œuvre. Actuellement, l'industrie des conserves alimentaires subit les conséquences de la crise économique générale.

Les principaux pays qui achètent les conserves bordelaises sont l'Angleterre et ses colonies, les États-Unis, la plupart des pays de l'Amérique du Sud, la Suède, la Norvège, le Danemark et toutes les colonies françaises. Les pays producteurs sont l'Italie et la Belgique pour les conserves de légumes, l'Espagne et les États-Unis (Californie) pour les conserves de fruits, le Portugal pour les sardines à l'huile bon marché.

L'huilerie est une industrie qui est à Bordeaux particulièrement prospère en raison de la facilité avec laquelle elle peut se procurer ses matières premières; les graines oléagineuses de l'Afrique occidentale et particulièrement les arachides du Sénégal. Les arachides constituent, en effet, le principal fret de retour des navires faisant des voyages entre Bordeaux et le Sénégal. En 1863, l'huilerie élaborait à Bordeaux 9.000 tonnes d'arachides, en 1905, 60.000 tonnes et en 1913, 80.000 tonnes environ; pendant la guerre, ces chiffres ont baissé jusqu'à 45.000 tonnes en 1918, mais se sont progressivement relevés, et actuellement l'importation des graines d'arachides varie, selon les années, entre 80.000 et 100.000 tonnes.

Ces graines oléagineuses proviennent presque toutes du Sénégal, les cargaisons de la Gambie anglaise, de la Guinée portugaise et de la Nigéria anglaise n'entrant pour ainsi dire pas à Bordeaux. Il est intéressant de noter qu'en 1912 1913,

la production des récoltes d'arachides de la Côte occidentale d'Afrique (possessions françaises, Gambie et Guinée portugaise) était de 313.000 tonnes et qu'elle a passé par un maximum de 416.000 tonnes en 1914-1915, dont 297.000 pour les possessions françaises (1). Les récoltes des arachides au Sénégal sont depuis quelques années déficitaires, mais lorsque la situation sera redevenue normale, elles pourront atteindre 500.000 tonnes par an. Les autres pays producteurs sont l'Inde anglaise, les États-Unis et la Chine.

Il existe dans la Gironde quatre grandes huileries : « Huilerie Maurel et Prom et Maurel Frères », « Huilerie franco-coloniale », situées toutes les deux aux abords immédiats des bassins à flot; la « Grande Huilerie bordelaise », quai de Brazza, sur la rive droite de la Garonne, et les « Huileries de Calvé-Delf », à Laubardemont, près Coutras. Ces dernières sont situées sur l'Isle, affluent de la Dordogne, par l'intermédiaire desquelles elles reçoivent leurs matières premières.

Ces quatre usines ont à peu près la même importance et écrasent chacune de 20.000 à 25.000 tonnes d'arachides par an. Elles occupent ensemble 1.200 ouvriers environ et emploient comme combustibles les coques d'arachides, le bois et le charbon. Elles produisent chacune annuellement de 6 à 7.000 tonnes d'huile et de 8 à 9.000 tonnes de tourteau d'arachide. Les huiles d'arachide sont, pour la plus grande partie, destinées à la consommation domestique, mais les huiles de qualité inférieure sont employées à la fabrication du savon. Les tourteaux servent à la nourriture du bétail, mais sont aussi utilisés comme engrais et comme appât pour la pêche à la sardine.

Avant la guerre, les huiles d'arachide étaient déjà presque toutes consommées en France, cependant les usines bordelaises en exportaient quelque peu : 29.847 quintaux en 1913, dont 9.704 aux États-Unis, 5.852 au Danemark, et 4.295 aux Pays-Bas. De 1918 à 1921, l'exportation des produits oléagineux a été interdite et les matières premières, qui n'arrivaient que très irrégulièrement et par petites quantités en France,

(1) Statistiques fournies par M. P.-E. Rouanet, courtier assermenté au Tribunal de commerce de Bordeaux.

en raison du déficit de la production africaine et de la crise des transports terrestres et maritimes, furent réparties entre les diverses usines de Marseille, Bordeaux, Dunkerque, Fécamp, Nantes, Le Havre, etc..., par l'Union des fabricants d'huile de France, consortium créé sous l'instigation de l'État.

L'avenir des huileries à Bordeaux est incontestablement assuré, car la consommation des corps gras végétaux provenant des colonies, et en particulier de l'huile d'arachide, se développe de plus en plus en Europe et la production des graines oléagineuses en suit assez facilement les progrès. Le mouvement est, du reste, amorcé à Bordeaux. Nous avons, en effet, déjà vu que « la Compagnie générale de l'Afrique française » vient d'adjoindre à son usine de Bègles une huilerie destinée à broyer les amandes de palmistes et que la Grande Huilerie bordelaise a acheté, à proximité des appareils de déchargement perfectionnés de l'Union commerciale de Bordeaux-Bassens, le terrain nécessaire à la construction d'une nouvelle usine, où elle produirait à la fois l'huile de palmiste et l'huile d'arachide.

Une industrie depuis longtemps installée à Bordeaux et qui y fut jadis très florissante est la fabrication des *liqueurs et apéritifs*. Bordeaux, qui au XVIII^e^ siècle était le port naturel des importantes colonies françaises d'Amérique, recevait leurs épices, cacaos, vanilles et sucres. Amsterdam était dans la même situation pour les Indes néerlandaises. Aussi se créa-t-il dans ces deux villes d'importantes fabriques de liqueurs, qui se disputèrent les faveurs du public sur tous les points du monde (1). Cette industrie est actuellement pratiquée à Bordeaux par une trentaine de maisons, parmi lesquelles une dizaine, de tout premier ordre, possèdent des marques universellement connues. Il suffit de citer, parmi bien d'autres, l'anisette Marie-Brizard et Roger, le curaçao Guillot, le bitter Secrestat, l'amer Picon, etc. Les distilleries bordelaises se sont spécialisées dans la fabrication des liqueurs de choix et, grâce à l'excellence des produits colo-

(1) *Les grandes liqueurs de Bordeaux*, article de M. Ed. Glotin, publié par le *Sud-Ouest économique*, n° du 8 juin 1921.

niaux et régionaux qu'elles emploient, elles ont acquis une réputation méritée en France et à l'étranger. Mais depuis une vingtaine d'années, le goût de plus en plus prononcé de la clientèle pour les apéritifs vulgaires et les liqueurs bon marché, leur ont fait perdre une partie de leur supériorité sur les maisons concurrentes de Marseille, Hambourg et autres centres. Cette supériorité, fondée sur celle des matières premières employées, ne peut, en effet, exister que dans la fabrication des liqueurs de premier choix. De plus, depuis quelque temps, cette industrie a vu successivement se fermer la plupart de ses débouchés extérieurs par des droits de douane excessifs et même par des prohibitions d'importation, conséquences de la campagne anti-alcoolique, qui fait de plus en plus de progrès.

On peut se faire une idée de ses pertes en constatant que de 1913 à 1921 les exportations de liqueurs par le port de Bordeaux sont passées de 22.948 à 11.656 hectolitres (1), soit une diminution de 100 p. 100. En 1913, et encore actuellement, les meilleurs clients des fabriques de liqueurs bordelaises sont les pays de l'Amérique latine (la République Argentine achetait en 1913, à elle seule, la moitié des liqueurs exportées par Bordeaux); nos colonies sont plutôt tributaires des distilleries marseillaises, qui fabriquent surtout des liqueurs de deuxième ou troisième choix.

Quoique Bordeaux soit la capitale du vin, il y existe deux *brasseries* prospères. La brasserie Ritter, d'importance moyenne, qui fabrique une bière très estimée dans la région, et la Société anonyme des brasseries de l'Atlantique qui, tout en travaillant pour la consommation régionale, s'est fait une spécialité des bières de conserve et d'exportation.

Cette société, fondée en 1901, a repris une brasserie dont la patente remonte à 1806. Le capital social est de 1.000.000 de francs. Elle occupe dans son usine du quai de Brienne, qui est munie de l'outillage le plus moderne, 150 à 225 ouvriers et ouvrières, selon l'époque de l'année. Elle dispose actuellement d'une force motrice électrique de 205 HP. Avant d'être complètement électrifiée, progrès qui a été réalisé

(1) Chiffre non encore définitivement arrêté par le Service des douanes.

pendant la guerre, elle consommait annuellement environ 2.000 tonnes de charbons anglais.

Actuellement, les malts d'orge qu'elle emploie lui sont fournis par la France, l'Amérique, la Tchéco-Slovaquie, les houblons par la Bourgogne, l'Alsace et la Bohême. Elle reçoit aussi, par l'intermédiaire du port de Bordeaux et des rizeries de la place, une certaine quantité de riz d'Indo-Chine.

Sa production annuelle varie entre 50.000 et 60.000 hectos, dont 20 p. 100 vont à l'exportation. Ces exportations se font uniquement par le port de Bordeaux, à destination du Maroc, du Sénégal et des autres colonies françaises de la Côte occidentale d'Afrique, de Madagascar et de la Réunion, de l'Indo-Chine, des Antilles; elles s'effectuent en fûts pour les pays les plus rapprochés et en bouteilles pasteurisées pour les plus lointains. En 1913, il est sorti du port de Bordeaux au commerce spécial 6.068 quintaux de bière. Le manque de régularité des transports maritimes et d'installations frigorifiques à bord des navires gêne sérieusement les exportations de cette industrie, dont les produits sont périssables. Les débouchés coloniaux sont susceptibles d'un grand développement, mais les colonies subissent actuellement une crise qui les oblige à restreindre considérablement leurs achats. Cependant, grâce aux fortes chaleurs de l'été 1921, en France, la production de l'usine ne s'est pas ralentie.

La raffinerie du sucre compte parmi les industries les plus anciennes de Bordeaux; elle date du XVIII^e^ siècle, au temps où ce port était un grand marché colonial et recevait toutes les marchandises et denrées des « Iles » et colonies, particulièrement les sucres, les rhums et les cafés; en 1851, il y existait 17 raffineries de sucre (1).

Bordeaux fut longtemps, pour le Sud-Ouest et le Midi, le grand marché du sucre raffiné. Au cours de la deuxième moitié du XIX^e^ siècle, l'installation de raffineries à Marseille et le recul du sucre colonial devant le sucre de betterave, qui

(1) Cf. *Enquête de la Commission mixte de commerce et d'industrie sur la situation du département de la Gironde et du port de Bordeaux.* Rapport de M. Lopès-Dias, p. 93.

transféra à Paris le marché de cette denrée, portèrent à l'industrie bordelaise de la raffinerie un coup décisif.

Il n'existe plus actuellement à Bordeaux que 4 usines : la raffinerie Frugès, la raffinerie Sainte-Croix, la raffinerie Tivoli et la raffinerie Saint-Rémi.

La raffinerie Baronnet-Frugès, quai Sainte-Croix, est susceptible de produire 40 tonnes de sucre raffiné par jour; la raffinerie Sainte-Croix, ex-usine Teyssandier et Cie, à peu près autant; la raffinerie de Tivoli, montée en 1910, 20 tonnes environ (ces deux raffineries appartiennent à la Maison Bertault); enfin la raffinerie Saint-Rémi, rue Achard (ex-Société Abribat, Cordes, Bordes et Cie, transformée le 25 juin 1919 en société anonyme), peut raffiner 15 à 20 tonnes de sucre par jour (1).

Elles occupent ensemble au moins un millier d'ouvriers et d'ouvrières. Actuellement, les raffineries bordelaises s'approvisionnent surtout en sucres bruts indigènes, arrivant de la région du Nord, par chemin de fer ou par eau en passant par les ports de Dunkerque et de Rouen. Elles emploient aussi les sucres coloniaux, mais dans une proportion moindre.

La production des sucres coloniaux est, à l'heure actuelle, d'environ 100.000 tonnes par an, dont la moitié provenant de la Réunion et l'autre moitié des Antilles. Marseille importe presque tout le sucre de la Réunion et les raffineries de Bordeaux, Nantes et Marseille se partagent celui des Antilles. Cette répartition inégale provient du fait que Bordeaux n'est pas aussi bien outillé que Marseille pour travailler les sucres bruts coloniaux dont le raffinage présente plus de difficultés que celui des sucres indigènes. La raffinerie Chantenay, à Nantes, vient de s'outiller dans ce but et certaines maisons bordelaises songent à en faire autant. En 1913, le port de Bordeaux a reçu 1.808 tonnes de sucre de la Réunion, 2.411 tonnes de la Martinique, 4.165 tonnes de la Guadeloupe, et 5.316 tonnes de sucre indigène des ports français de la mer du Nord et de la Manche, par cabotage.

---

(1) L'ensemble de la raffinerie Saint-Rémi a été cédé à la raffinerie Say, de Paris, par conventions des 26 et 27 août 1921, ratifiées par l'assemblée générale du 7 mars 1922.

Nos colonies africaines sont un débouché très important pour les raffineries bordelaises; les indigènes sont, en effet, extrêmement friands de sucre. C'est ainsi que certaines raffineries estiment que le tiers ou la moitié de leur production est expédiée au Sénégal, en Algérie, en Tunisie et au Maroc. Mais dans nos possessions nord-africaines, elles se heurtent à la concurrence des usines marseillaises. En 1913, il est sorti par le port de Bordeaux, 8.290 tonnes de sucre raffiné, en pains ou aggloméré, dont 4.832 tonnes pour le Sénégal, 1.851 tonnes pour l'Algérie, 102 tonnes pour la Tunisie et le reste pour les autres colonies françaises, sauf 158 tonnes destinées à l'Angleterre.

D'avril 1916 à juillet 1919, les raffineries françaises ont été sous le contrôle absolu du gouvernement, qui les approvisionnait en matières premières et les chargeait de répartir leur production selon ses indications et à un prix fixé par lui. Le manque de matières premières et de combustible, les pertes que leur occasionnaient les prix trop faibles de la taxe amenèrent les raffineries bordelaises à arrêter à diverses reprises leurs fabrications pendant plusieurs mois. Elles recommencent à peine à travailler dans des conditions normales.

La chocolaterie est une industrie prospère à Bordeaux et cela se conçoit; en effet, Bordeaux est le port français le mieux placé pour recevoir les matières premières nécessaires à la fabrication du chocolat : sucre et cacao. Les fabricants de chocolat peuvent trouver sur place une partie du sucre raffiné qui leur est nécessaire et ils en importent aussi des États-Unis, de Tchéco-Slovaquie, de Hollande et de Java. De plus, le port de Bordeaux est en relations suivies avec les pays producteurs de cacaos : Antilles, Amérique centrale, Côte nord de l'Amérique du Sud (y compris le Brésil), colonies françaises et anglaises de l'Afrique occidentale et de l'Afrique équatoriale.

En 1913, il est entré à Bordeaux 4.794 tonnes de cacao au commerce général et 1.658 au commerce spécial, il en est sorti la même année 2.149 tonnes au commerce général. Comme les sorties de cacaos au commerce spécial sont à peu près nulles, on peut en conclure qu'il existe à Bordeaux un

embryon de marché international de cacao et que le cacao entré au commerce spécial est destiné à la consommation régionale après avoir été transformé dans les chocolateries de Bordeaux, Clermont-Ferrand et Bayonne. Les importations de cacaos à Bordeaux ont fait de très sérieux progrès pendant la guerre, comme l'indiquent les statistiques douanières pour les trois dernières années dont les chiffres ont été officiellement arrêtés.

	Commerce général.	Commerce spécial.
	—	—
1917.....	23.663 tonnes.	8.503 tonnes.
1918.....	19.426 »	6.573 »
1919.....	20.933 »	11.864 »

Ces progrès s'expliquent par le fait que les distributions abondantes de chocolat faites aux troupes pendant la guerre ont vulgarisé ce produit et en ont développé considérablement la consommation en France. Parmi les chocolateries bordelaises, 5 méritent d'être citées : celle de « MM. Louit frères et C^ie^ », rue d'Eysines; celle de la « Société anonyme de chocolaterie et de confiserie Talencia », rue du XIV-Juillet, à Talence; la « Chocolaterie de Guyenne » (Maison Roudel et C^ie^), passage Grenier; la « Chocolaterie Cantenat » (Maison Mortier et C^ie^), boulevard du Président-Wilson, et la « Chocolaterie Razac », rue de Venise.

La Maison Louit frères et C^ie^ est la plus ancienne; elle a été fondée en 1825. Elle emploie à sa chocolaterie environ 60 hommes et 150 femmes; elle fabrique, en outre, les produits suivants : vinaigre, moutarde, fruits au vinaigre, condiments divers, conserves de poissons et légumes, tapiocas, pâtes alimentaires, riz, fécules, thés et vanilles. Comme force motrice, sa chocolaterie utilise le charbon et le bois, grâce auxquels elle chauffe 2 chaudières alimentant 2 machines à vapeur de 120 HP. chacune, et aussi l'électricité qui lui est fournie par la Régie municipale. Sa production de chocolat courant, de chocolats fins, bonbons et cacaos divers peut atteindre 10.000 kilos par jour. Elle écoule ses produits surtout en France et dans les colonies françaises. Notons qu'elle possède une succursale à San Sebastian (Espagne).

La Société anonyme de chocolaterie et confiserie Talencia

a été fondée en 1909. Elle emploie à son usine de Talence environ 250 personnes. Elle possède des machines à vapeur alimentées par des chaudières chauffées au charbon et au bois et utilise aussi l'électricité qui lui est fournie par l'Énergie électrique du Sud Ouest. Elle peut fabriquer environ 7 tonnes par jour de chocolat de qualité courante, de chocolats de luxe, bonbons et sucres cuits. Ses débouchés sont la France et les colonies françaises, en particulier l'Afrique occidentale française, mais elle envisage une organisation susceptible de lui permettre d'exporter dans les pays étrangers.

La Maison Roudel et C^ie^ existe depuis 1885, mais elle n'a pris cette raison sociale que depuis 1906. Elle emploie environ 120 femmes et 80 hommes répartis à l'usine et au magasin. Elle produit elle-même sa force motrice et sa lumière électrique par une machine à vapeur de 100 à 120 HP. Sa production moyenne est de 2 tonnes par jour et sa production maxima de 3 tonnes de chocolat en plaques, en poudre, bonbons, pastilles, pralinés, etc... Ses débouchés sont principalement l'ouest, le centre et le sud-ouest de la France.

Les autres chocolateries de Bordeaux ont une importance sensiblement moindre.

Les exportations de chocolat qui étaient à Bordeaux égales à 284 quintaux en 1913 sont passées à 1.978 quintaux en 1921.

L'industrie de la chocolaterie est une de celles qui, d'après notre régime douanier, peuvent bénéficier de l'admission temporaire de leurs matières premières : sucre et cacao.

En ce qui concerne l'*industrie meunière*, M. Huyard pouvait écrire, en 1902, dans son « Rapport sur les industries de la Gironde » présenté à la Chambre de commerce de Bordeaux : « La disparition, à Bordeaux, de l'industrie de la minoterie est aujourd'hui un fait accompli » et il donnait pour raison de cette disparition les modifications incessantes du régime douanier des blés dues au protectionnisme.

Si l'on trace autour de Bordeaux un cercle de 40 kilomètres de rayon, on constate que ce cercle enferme une population de près de 600.000 habitants ayant besoin pour son alimentation quotidienne de 2.500 à 3.000 quintaux de farine envi-

ron. Or, pour faire face à cette importante consommation, on ne trouve dans ce même rayon que 4 petits moulins pouvant livrer ensemble 250 quintaux de farine environ. Les farines nécessaires à l'agglomération bordelaise sont fabriquées pour la plus grande partie dans des moulins situés à 80 ou 100 kilomètres de la ville dans la vallée de la Garonne et dans celle de la Dordogne. Si l'on songe que le Sud-Ouest produit peu de blé et que ses moulins, surtout depuis la guerre, sont alimentés pour une large part par des blés d'importation, on aperçoit toute l'anomalie d'une situation qui fait, d'une part, voyager du port de Bordeaux où il arrive, vers l'intérieur, le blé exotique destiné aux usines qui vont le moudre, et, d'autre part, voyager en sens contraire, les farines provenant de cette mouture et destinées à fournir le pain quotidien à la population bordelaise.

C'est pour remédier à cette situation paradoxale qu'a été créée, en juin 1918, la « Société anonyme à participation ouvrière des Grands Moulins de Bordeaux », au capital de 3 millions de francs, porté, par décision de l'assemblée générale du 20 décembre 1919, à 12.500.000 francs et complété par l'émission de 15 millions d'obligations. Cette puissante entreprise est en train d'achever en Queyries, sur le quai de Brazza, une magnifique usine qui, de par sa situation même, sera reliée directement au chemin de fer et au fleuve. Elle a obtenu la concession, à l'un des postes de l'appontement de Queyries, d'appareils destinés au déchargement des grains et de postes de gabarage à la suite dudit appontement. Aussi, non seulement elle pourra rentrer directement dans ses vastes silos le blé exotique qui lui arrivera dans le port et qu'elle compte employer pour les trois quarts de sa production, mais, en outre, elle sera admirablement placée pour recevoir, par fer ou par eau, les blés du pays et procéder à l'expédition des produits fabriqués. Enfin, elle a l'intention d'organiser un service de camionnage automobile pour assurer la livraison d'une grande partie de ses farines qui seront consommées à Bordeaux même.

Dotés d'un outillage moderne et perfectionné, les « Grands Moulins de Bordeaux » pourront fabriquer des farines de qualité supérieure avec des dépenses de main-d'œuvre et de

force motrice réduites au strict minimum. Leur personnel, qui sera associé à la marche de l'affaire, comprendra 150 à 200 ouvriers au maximum. Ils mettront en mouture environ 4.000 quintaux de blé et produiront à peu près autant de balles de farine (1). Ils ont l'intention de fabriquer les farines étuvées, destinées à être expédiées dans les pays chauds et particulièrement dans nos colonies de l'Afrique occidentale française et de l'Indo-Chine. Jusqu'ici, les maisons coloniales de Bordeaux, qui détiennent la plus grosse part du commerce de nos colonies de la Côte occidentale d'Afrique, devaient se les faire expédier à grands frais par les minoteries de la région parisienne et de la région de Marseille.

L'usine comprendra aussi un moulin à semoules pouvant broyer 2 à 300 quintaux de blés durs d'Algérie de Tunisie et du Maroc et, dans l'avenir, de la mer Noire.

On peut escompter que l'usine sera mise en marche avant le milieu de l'année 1922 (2). Sa production de semoules sera absorbée, jusqu'à concurrence de 200 quintaux par jour, par la « Société bordelaise de pâtes alimentaires », dans laquelle les « Grands moulins de Bordeaux » se sont assurés une participation. Cette société, constituée le 22 mai 1920, au capital de 1.300.000 francs, capital porté postérieurement à 2.500.000 francs, a construit son usine dans le voisinage immédiat de la minoterie. Elle en est encore à la période d'essais (3). Les dirigeants de la Société des grands moulins de Bordeaux comptent vendre le reste de leurs semoules aux diverses *fabriques de pâtes alimentaires* qui se sont créées ou considérablement développées à Bordeaux depuis peu de temps. C'est ainsi que l'usine Saint-Nicolas, appartenant à la « Société anonyme des établissements Veuve Garres et de Penanros fils », qui produisait 2 tonnes de pâtes alimentaires par jour en 1914, a doublé sa capacité de production au cours de la guerre ; que la maison Bozon-Verduraz, suscep-

(1) « Les Grands moulins de Corbeil » et « les Grands moulins de Strasbourg » écrasent environ 6.000 quintaux de blé par jour.

(2) Un violent incendie a détruit, le 28 mai dernier, une partie des bâtiments et de l'outillage des « Grands moulins de Bordeaux » et va certainement retarder la mise en service de cette minoterie.

(3) Cette société vient d'être admise au bénéfice du règlement transactionnel.

tible de produire 8 tonnes par jour, s'est installée récemment à Lormont, faubourg de Bordeaux, et que d'autres fabriques se sont montées dans le quartier Saint-Augustin. La Maison Louit Frères et Cie s'occupe aussi de la fabrication des pâtes alimentaires, ainsi que la Maison Théo Garres, installée depuis 1918 à Talence. On peut estimer à 20 ou 25 tonnes par jour la capacité de production totale actuelle des usines bordelaises de pâtes alimentaires.

La biscuiterie est une industrie existant depuis longtemps à Bordeaux. Il y existe actuellement quatre usines (dont une des plus importantes de France) : l' « Usine de la Société des biscuits Olibet », à Talence ; l' « Usine Laporte », à Bègles (Biscuits du Moulin d'Ars); l' « Usine Tessandier », à Bacalan, et l' « Usine Dubarry et Chatelain », cours du Maréchal-Petain.

La Maison Olibet, fondée en 1864, est aujourd'hui une société anonyme au capital de 6.000.000 de francs, possédant deux usines modèles : l'une à Suresnes, près Paris, et l'autre à Talence, près Bordeaux, usines fabriquant ensemble 30.000 kilos de biscuits par jour et occupant 1.200 ouvriers environ.

Celle de Talence, qui seule nous intéresse, possède comme force motrice deux machines à vapeur de 100 HP. et divers moteurs électriques; elle consomme environ 8 tonnes de charbon par jour, pour chauffer ses chaudières et ses fours. La fabrication est presque entièrement mécanique, elle emploie cependant 100 hommes et 400 femmes, ces dernières occupées principalement à la confection des pochettes et emboîtages des divers biscuits. Ses matières premières principales sont la farine, le sucre de canne, les œufs, le lait et le beurre. L'usine de Talence dessert tout le midi de la France et exporte 20 p. 100 de sa fabrication. Elle expédie par le port de Bordeaux vers toutes nos colonies africaines, vers le Portugal et les Iles Canaries, les pays scandinaves, l'Italie, la Belgique, l'Angleterre, l'Amérique du Nord, du Sud et les Antilles.

Les autres biscuiteries de Bordeaux n'ont que peu de rapports avec le port, sauf la biscuiterie Tessandier, qui a comme spécialité les biscuits de bord pour les navires.

Il est sorti en 1913, par le port de Bordeaux, au commerce spécial 1.694 quintaux de biscuits sucrés dont la plus grande partie a été très probablement fabriquée dans les usines bordelaises.

Ajoutons, pour en terminer avec les industries alimentaires, qu'il existe à Bordeaux deux rizeries : l'une appartenant à la Maison « Baronnet-Frugès et Fils », quai Sainte-Croix, et l'autre à la « Maison Despax » dans le quartier de Bacalan, et qu'il est rentré en 1913, par le port de Bordeaux 29.708 tonnes de riz. Ces quantités ont baissé progressivement au cours de la guerre jusqu'à 4.581 tonnes en 1919.

§ 4. — Industries diverses.

Nous avons déjà dit, en étudiant le rôle régional du port de Bordeaux, que la *fabrication du papier* était une industrie n'existant pas à Bordeaux, et que, cependant, elle est une de celles susceptibles de s'y établir. En effet, les papeteries de la région d'Angoulême reçoivent les pâtes à papier qui leur sont nécessaires de la Scandinavie par l'intermédiaire du port de Bordeaux ; de plus, grâce à des procédés nouveaux, il serait possible d'installer une usine fabriquant la pâte de bois de pin dans le voisinage immédiat de Bordeaux. Des papeteries fabriquant le papier journal et le papier fin trouveraient à écouler sur place une bonne partie de leur fabrication aux trois grands journaux régionaux qui paraissent à Bordeaux, ainsi qu'aux nombreuses imprimeries commerciales et administratives qui y existent.

On peut cependant trouver à Bordeaux une industrie qui a quelques rapports avec la fabrication du papier : c'est l' « Usine Volant et C^ie^ », située quai de la Souys, un peu après la passerelle. Cette maison, créée en 1900, fabrique le *carton feutre* et le *carton bitumé*. Ses matières premières sont les vieux papiers et chiffons et le goudron provenant des usines à gaz. Elle utilise une force motrice de 100 HP. produite par des moteurs à gaz pauvre, et brûle environ 30 tonnes de coke par mois pour chauffer ses fours. Elle occupe 30 ouvriers et ouvrières. Elle a pour débouchés toute la région du Sud-Ouest et exporte un dixième environ de sa production dans nos possessions de l'Afrique du Nord.

Les prix élevés des transports par voie ferrée et des droits d'octroi à Bordeaux sur cette marchandise bon marché gênent sérieusement cette entreprise. Une partie de ses ateliers a été récemment détruite par un incendie. Il n'y a d'usines analogues qu'à Marseille, Nantes, Brest et Paris.

Il existe à Bordeaux un certain nombre *d'entreprises de cartonnages* qui fabriquent les boîtes de biscuits, de pâtes alimentaires, de pharmacie, etc. Une partie de ces boîtes sert à envelopper ou à contenir des produits destinés à l'exportation. La plus importante est la Maison « Lacau et Cie », rue du Hautoir, qui occupe une cinquantaine de personnes, principalement des femmes; on peut citer encore les Maisons « Vigneau, Nicolas et Célerier », rue de Cheverus; « Bidonde », rue Mathieu; « Behrent et Cie », rue Sainte-Catherine, qui présentent une certaine importance. La Maison « Grenouilleau et Landais » dont l'usine est située cité Pichon, près de la gare du Midi, est spécialisée dans la *fabrication des poches en papier* et occupe un nombreux personnel féminin.

L'imprimerie est une industrie assez développée à Bordeaux, mais qui n'a que peu de relations avec le port. Cependant l'une des principales maisons de la place imprime la plupart des circulaires administratives nécessaires à la Résidence générale du Maroc et d'autres travaillent aussi parfois pour diverses administrations coloniales. Sans compter les livres, les gravures, les calendriers, les articles de papeterie, etc., il est sorti, en 1920, 1.222 quintaux d'imprimés non dénommés. De plus beaucoup d'imprimés sont aussi exportés indirectement comme étiquettes ou enveloppes des vins, eaux-de-vie, liqueurs et conserves alimentaires. Enfin le papier qu'emploient les imprimeries provient directement de l'étranger ou est acheté aux papeteries de la région du Sud-Ouest qui s'approvisionnent de pâtes de bois à l'extérieur par l'intermédiaire du port de Bordeaux.

Il y a à Bordeaux environ une centaine d'imprimeries de toute importance, depuis les ateliers familiaux, qui sont nombreux, jusqu'à la grande usine occupant près de 250 personnes, et dont l'outillage et l'organisation peuvent se comparer avec ceux des plus grandes imprimeries françaises et étrangères.

A Bordeaux, les deux branches principales de l'industrie de l'imprimerie : *la typographie* et *la lithographie,* ont une importance à peu près égale et occupent ensemble 2.000 personnes environ, dont un tiers environ de femmes. On imprime en typographie les journaux, les livres, les travaux courants de commerce, les circulaires et autres imprimés administratifs, les affiches commerciales, etc. En lithographie, on imprime surtout les étiquettes pour les maisons de vins, de liqueurs, d'eaux-de-vie et de conserves alimentaires, les travaux de luxe pour le commerce et les affiches illustrées.

Nous ne pouvons citer ici que les imprimeries occupant plus de 50 ouvriers et qui sont au nombre d'une dizaine : l' « Imprimerie Delmas », place Saint-Christoly, qui est uniquement typographique et en même temps maison d'édition. Elle fabrique tous les travaux typographiques, mais elle est plus particulièrement spécialisée dans la production des grands travaux pour les administrations publiques et privées, dans l'impression des livres classiques et des publications périodiques. La « Société anonyme des journaux et imprimeries de la Gironde », rue de Cheverus, spécialisée dans l'impression des journaux quotidiens, les travaux administratifs et de commerce, et surtout les travaux d'édition. La Maison « Pech et C^ie^ », rue de la Merci, dont les ateliers de typographie et de lithographie sont à peu près d'égale importance et qui imprime en typographie les travaux administratifs et de commerce, et en lithographie tous les travaux d'étiquettes et tableaux, les affiches illustrées. Les Maisons « Sidaine », rue Notre-Dame; « Loze », rue du Hautoir; « Wetterwald frères », cours Saint-Louis; « Charles Destout », cours de la Somme; « Arcé », boulevard Victor-Emmanuel-III, pratiquent aussi l'impression en typographie et en lithographie, mais sont plus particulièremeat spécialisées dans cette dernière branche de l'imprimerie. La Maison « Amédée Oliveau et fils », quai de la Douane, fait aussi les travaux en typographie et lithographie, mais s'occupe surtout de la fabrication des registres, des travaux de reliure et de papeterie. Signalons aussi que, outre *La Gironde* et *La Petite Gironde,* les deux autres grands journaux régionaux du Sud-Ouest, *La France* et *La Liberté du Sud-Ouest,* possèdent chacun à

Bordeaux leur imprimerie particulière. La Maison Loze comprend, en dehors de l'imprimerie de la rue du Hautoir, 2 papeteries : l'une à Facture (Gironde), où elle fabrique du papier d'emballage et du papier goudron avec de vieux chiffons, et l'autre, plus importante et dotée d'un outillage perfectionné, à Saujon (Charente-Inférieure) ; elle y transforme des pâtes de cellulose importées en papier bisulfite, papier bulle anglais et papier blanc pour journaux.

* * *

Pour étudier les *industries du bois* existant actuellement à Bordeaux, nous pouvons les diviser sous les trois chefs suivants : le bâtiment, l'ameublement et la tonnellerie.

En ce qui concerne *le bâtiment*, la maison la plus importante existant à Bordeaux est la « Société anonyme Gustave Carde et fils ». Cette firme, fondée en 1860 par M. Gustave Carde, a été transformée en société en commandite par actions en 1899 et en société anonyme en 1918. Le capital social vient d'être porté de 8 à 10 millions par l'assemblée générale du 4 février 1922 et la même assemblée a autorisé l'émission d'une deuxième série de 5 millions de francs de bons.

Son siège social et son usine principale sont situés quai de Queyries, à Bordeaux-Bastide. Elle y emploie en temps normal de 5 à 600 ouvriers et dispose de machines à vapeur chauffées au charbon et à la sciure de bois qui représentent une force totale de 950 HP., mais dont 5 à 600 seulement sont employés à la fois. Elle exerce son activité dans les différentes branches de l'industrie du bois : commerce d'importation, exploitations forestières, fabrication de travaux de charpente, menuiserie, mobilier industriel, commercial et naval, de maisons et de meubles démontables, baraquements, constructions d'usines, parquets, moulures, etc. Elle utilise surtout les chênes qui proviennent de ses exploitations forestières du Centre, les pins des Landes, les sapins des Pyrénées et les bois du Nord, qu'elle importe par le port de Bordeaux. Elle exporte une partie importante de ses fabrications dans nos colonies, spécialement au Maroc où, en collaboration avec la « Société Paris-Maroc », elle a créé en 1919

une filiale : la « Société marocaine du bâtiment », qui progresse d'une façon très satisfaisante.

Les autres entreprises de bâtiment qui méritent d'être citées sont les Maisons « Balineau frères », « Lamire et fils frères », « Pinçon frères » et « Prély ». Les trois premières sont surtout spécialisées dans la construction civile et la dernière dans la menuiserie pour navires.

L'industrie de l'ameublement a réalisé à Bordeaux de très grands progrès du fait de la guerre. Les besoins de la Défense nationale y ont, en effet, provoqué la création ou le développement considérable d'ateliers affectés aux applications industrielles du bois et munis de l'outillage le plus perfectionné. De plus, l'activité de ces usines a amené la venue et la fixation à Bordeaux de nombreux spécialistes, notamment d'ouvriers espagnols. Aussi la paix survenant, l'industrie de l'ameublement a-t-elle bénéficié de tous ces facteurs et pris un essor remarquable (1).

Il faut distinguer dans l'industrie de l'ameublement la fabrication des meubles proprement dits et celle des sièges. La première est pratiquée par 7 ou 8 maisons employant presque toutes la force motrice électrique, mais les seules réellement importantes sont ; 1° la « Maison Harribey », qui occupe 350 à 400 ouvriers dans ses ateliers de la Médoquine. Avant la guerre, elle n'avait guère qu'un personnel de 50 ouvriers environ, mais elle a considérablement perfectionné son outillage pendant la guerre, durant laquelle elle s'est consacrée à la fabrication des baraquements démontables. Après l'armistice, elle a entrepris la fabrication du meuble. Elle utilise actuellement une force motrice, tant à vapeur qu'électrique de 300 HP. environ ;

2° Les « Établissements Audoire frères », qui ont été créés au cours de la guerre et qui occupent une centaine d'ouvriers. Leurs ateliers sont situés rue Chevalier ; ils y utilisent une force motrice de 100 HP. et y fabriquent surtout le meuble d'acajou. On confectionne à Bordeaux les meubles

(1) *L'industrie du meuble à Bordeaux et dans le Sud-Ouest*, article de M. J. Pétrissant, publié dans le *Sud-Ouest économique*, n° des 8-23 mai 1921.

massifs ou en bois contreplaqués, les meubles de série et les meubles de luxe;

3° La « Fabrique de lavabos Lacomme », rue Lecoq, qui se rattache aussi à l'industrie de l'ameublement; elle occupe une centaine d'ouvriers et utilise les marbres des Pyrénées.

La fabrication des sièges n'est pratiquée que par une seule maison : la « Maison Boucher et fils », rue Turenne. Cette maison, fondée en 1854, occupe actuellement, dans ses ateliers de Bordeaux, 100 ouvriers environ à la fabrication des sièges en tous genres, à la retouche et au finissage des sièges de qualité inférieure, importés d'Italie, ce qui lui permet d'obtenir des sièges présentables à bas prix. Son usine principale est, en effet, située à Méda, dans la province de Milan (Italie), où existe un centre très important de l'industrie du meuble. Pendant la guerre, ses ateliers de Bordeaux ont été loués par la Maison Nieuport, qui y a construit des avions, et son usine de Méda (Italie) a travaillé pour l'usine d'aviation Caproni. Elle emploie à Bordeaux une force motrice électrique de 80 HP. environ.

Ces maisons d'ameublement utilisent comme matières premières des bois d'essences diverses, dont voici les principaux : le chêne, qui provient des Landes ou de la Touraine, le noyer et le châtaignier de la Dordogne et de la Corrèze, le hêtre des Pyrénées (employé spécialement à la fabrication des chaises), enfin l'acajou importé par le port de Bordeaux, surtout de nos colonies africaines du golfe de Guinée, spécialement de la Côte d'Ivoire.

Il nous a été signalé à ce sujet que les importations d'acajou et d'okoumé d'Afrique sont en sérieux progrès à Bordeaux et qu'un marché de ces bois coloniaux tend à se créer.

Les débouchés des maisons d'ameublement bordelaises sont principalement en France, spécialement à Paris, qui est le plus grand centre de vente des meubles, parce que c'est sur cette place que les étrangers ont l'habitude de s'approvisionner de meubles de luxe et parce que les grands magasins à succursales multiples y ont leur maison principale et y achètent par grandes séries les meubles ordinaires.

Les maisons bordelaises d'ameublement pratiquent l'exportation des meubles et sièges sur une vaste échelle, dans nos

colonies de l'Afrique du Nord et de l'Afrique occidentale. Elles expédiaient aussi sur Le Caire et Smyrne, mais les troubles ont momentanément fermé ces débouchés. L'Amérique du Sud n'est pas, à l'heure actuelle, un débouché intéressant, car la clientèle riche ne connaît encore que les meubles de luxe qu'elle achète à Paris, et quant aux meubles ordinaires, nos fabricants sont victorieusement concurrencés par les maisons italiennes, qui sont favorisées par le bon marché de la main-d'œuvre, par le change et par la très forte émigration des Italiens dans ces pays.

Pour en terminer avec l'industrie du meuble à Bordeaux, disons qu'il existe dans le Sud-Ouest deux centres concurrents importants à Nay, dans les Basses-Pyrénées, et à Toulouse. Les importantes maisons qui y existent sont en relations avec le port de Bordeaux pour l'importation de leurs bois exotiques et l'exportation d'une partie de leur fabrication.

La tonnellerie est une autre industrie du bois qui s'est développée à Bordeaux et dans la région voisine. On y trouve une quantité considérable de petits ateliers où l'on fabrique les futailles à la main et aussi des usines mécaniques. Il en existe à notre connaissance à Moulis, à Macau, à Preignac et à Langon. A Bordeaux, nous trouvons actuellement trois tonnelleries mécaniques : « La tonnellerie mécanique du Sud-Ouest », société constituée en août 1920 pour reprendre l'usine de la Société P. Meynen, J. Vauzanges et M. de Tastes et C^ie^, construite en 1919, quai Deschamps, en bordure de la Garonne, et desservie par la voie des quais du P.-O. Cette société, disposant d'un capital social de 3 millions de francs, peut produire par jour 200 fûts de 225 litres et 40 demi-muids de 630 litres et tous genres de futailles depuis la contenance de 50 litres. Elle fabrique les fûts à vin, à alcool, à bière, à pétrole, à huile, à produits résineux, en merrain, châtaignier, hêtre, acacia, etc.

Elle occupe actuellement 60 ouvriers, mais est susceptible d'en employer le double, et dispose d'une force motrice de 200 HP. qu'elle produit elle-même avec ses déchets de bois.

La « Tonnellerie mécanique bordelaise » a été créée en 1912 sous forme de société anonyme, au capital de 500.000 francs. Elle fabrique, dans son usine du cours du Médoc, les fûts en

tous genres de la contenance de 16 à 800 litres. Elle occupe 60 ouvriers et dispose de 150 HP. de force électrique.

Une tonnellerie mécanique montée par la Maison Blériot est en cours d'installation à Bègles.

En ce qui concerne la provenance des matières premières employées par l'industrie de la tonnellerie et des difficultés qu'elle trouve à se procurer des bois merrains, nous renvoyons à ce que nous avons dit à ce sujet dans notre chapitre II. Notons que la sortie de France des futailles à vin était encore tout récemment interdite, mais que cependant la tonnellerie travaillait indirectement pour l'exportation en produisant des récipients pour les vins, rhums, huiles et produits résineux exportés.

* * *

Le groupe des *industries de la verrerie, du ciment et des produits céramiques* est aussi représenté à Bordeaux.

L'industrie du verre est même une des plus vieilles, sinon la plus ancienne, parmi les industries de Bordeaux. Certains soutiennent qu'elle s'y est établie dès le XIV^e^ siècle, mais ce qu'il y a de sûr, c'est que « Patrice Mitchell », un Irlandais, dont les descendants sont encore maîtres verriers à Bordeaux, établit vers 1632 une verrerie à bouteilles à Eysines, et que vers la fin du XVIII^e^ siècle on comptait 15 verreries en Gironde, dont 5 à Bordeaux.

Il faut distinguer dans la verrerie deux fabrications très distinctes : celle dite du « verre blanc » et celle dite du « verre noir », quoique les couleurs réelles du verre ne répondent pas exactement à ces désignations. Ces deux branches de l'industrie du verre sont représentées à Bordeaux et sont toutes deux de grosses consommatrices de charbons anglais.

Les verreries à verre blanc emploient des produits et se servent de procédés de fabrication différents de ceux employés par les usines fabriquant le verre noir, c'est-à-dire le verre à bouteilles, qu'elles soient noires ou blanches.

Les matières premières employées par les verreries à verre blanc sont : un sable spécial, très pur et très fin, qu'elles font venir de Seine-et-Marne, du carbonate de soude prove-

nant des usines Solway, en Meurthe-et-Moselle, du carbonate de chaux qu'elles reçoivent de la Charente et de la Dordogne.

Nous allons indiquer les noms des principales verreries de verre blanc en donnant leur consommation moyenne journalière de charbon pour une production normale, ce qui servira à préciser leur importance relative. La plus ancienne et la plus importante est la Maison « Fronsac et Montauzié », rue du Hautoir, qui emploie normalement une douzaine de tonnes de charbon par jour et produit 7 tonnes de verre. Elle est spécialisée dans la fabrication des flacons pour les conserves alimentaires et travaille ainsi indirectement pour l'exportation. Ces flacons doivent être très réguliers et très résistants, car ils sont destinés à être fermés hermétiquement à la machine par des bouchages métalliques et doivent pouvoir supporter une grande élévation de température dans l'autoclave et une différence sérieuse de pression lorsqu'on les en sort. La Maison « E. Domec », quai des Chartrons, consomme environ 8 tonnes de charbon par jour et fabrique les flacons à liqueur pour l'exportation et les verres d'éclairage. La « Verrerie Resseguier », au Bouscat, consomme 6 tonnes de charbon et fabrique le flaconnage pour les pharmacies, parfumeries et fabriques de conserves. « La Société des verreries de Mérignac », la « Verrerie Cappelter » brûlent aussi environ 6 tonnes de charbon par jour et fabriquent des flacons et récipients divers. Il existe de plus 2 ou 3 verreries de moindre importance.

La difficulté de se procurer du charbon pendant la guerre, et la crise économique qui l'a suivie, ont réduit la production globale de ces diverses verreries d'au moins 50 p. 100. Une partie importante de cette production est indirectement exportée comme récipients des conserves alimentaires bordelaises expédiées à l'étranger.

A côté des verreries à verre blanc existent à Bordeaux les verreries à verre noir ou à bouteilles. Elles utilisent des matériaux plus grossiers et d'un prix de revient beaucoup moindre : le sable de rivière de la région, la marne, qui remplace le carbonate de chaux employé par les verreries de verre blanc et qu'on trouve en abondance aux environs de Bordeaux, et le sulfate de soude, souvent employé à la place du carbonate

de soude, car il est bien meilleur marché. Le prix du charbon employé à chauffer les fours est le facteur essentiel des prix de revient de cette industrie.

Les verreries bordelaises sont l'« Usine Cash et Cie », rue Bourbon ; celle de la « Société industrielle des verreries », rue de la Faïencerie (ex-verrerie Vieillard, transformée ensuite en « Société des verreries de Bacalan ») ; la « Verrerie P.-Th. Mitchell, L. Amilhac et Cie », rue Dupaty, et la « Verrerie Patrice Mitchell ». Les deux premières sont susceptibles de produire 12 à 13.000 bouteilles par jour et de brûler 12 tonnes de charbon pendant le même laps de temps ; la troisième, de fabriquer 8.000 bouteilles et de consommer 6 tonnes de charbon ; la quatrième, enfin, 6.000 bouteilles et 6 tonnes de charbon. Il faut ajouter que la « Société anonyme des verreries de Carmaux » a fait récemment construire à Bordeaux une usine située à proximité du chemin de fer de ceinture et susceptible de produire 25.000 bouteilles par jour. Elle n'a pas encore été mise en route.

La fabrication des verreries bordelaises était loin de suffire à la consommation locale, qui est très importante en raison des besoins du commerce des vins fins dont Bordeaux est le principal centre. C'est ainsi qu'avant la guerre, leur production était de 10 à 12 millions de bouteilles par an, alors qu'on en employait sur place de 25 à 35 millions. Aussi les verreries d'Albi, de Carmaux, de Cognac et les verreries du Nord y expédiaient-elles une bonne partie de leur fabrication.

En 1913, il a été exporté 14.775 quintaux de flacons, fioles et bouteilles vides, dont 9.071 quintaux en Argentine et 167.088 quintaux de bouteilles pleines, principalement en Argentine, en Angleterre, en Uruguay, aux États-Unis, aux Indes anglaises, au Mexique, au Sénégal et en Colombie.

La guerre et ses conséquences n'ont pas été favorables à cette industrie bordelaise, jadis prospère. Pendant la durée des hostilités, les verreries bordelaises ont dû fonctionner par roulement, en raison du manque de charbon. Sous l'effet de la campagne antialcoolique et de la crise économique actuelle, la consommation des vins et liqueurs a baissé considérablement et cette sous-consommation a eu pour conséquence la mévente des bouteilles. D'autre part, certains stocks prove-

nant du Nord et du Nord-Est ont été jetés sur le marché et les bouteilles originaires de la Sarre, qui entrent, paraît-il, en France en franchise, ont été vendues sur la place de Bordeaux à des prix défiant toute concurrence. Aussi, en janvier et février 1921, les maîtres verriers bordelais fabriquant le verre noir ont-ils dû éteindre successivement tous leurs fours et mettre en chômage près de 500 ouvriers. Cette situation pénible dure encore à l'heure actuelle et, s'il y a lieu d'espérer une amélioration, il ne faut pas se faire trop d'illusions sur l'avenir de cette industrie qui a des rapports très étroits avec le commerce des vins et liqueurs, lui-même fort compromis.

Les industries du ciment et des produits céramiques nous semblent, au contraire, être appelées à prendre un grand développement à Bordeaux. En effet, l'augmentation de la capacité des navires et l'abaissement des prix de transports maritimes, qui sont les conséquences de la transformation qui s'est opérée dans la construction des navires au cours du siècle dernier, permettent aux industries fabriquant dans un port des produits lourds et bon marché d'avoir des débouchés nombreux et dispersés. C'est ainsi que les pays neufs, tels que ceux de l'Amérique du Sud, et plus encore nos colonies africaines, pays situés dans la sphère d'action du port de Bordeaux, sont de gros consommateurs de matériaux de construction. Le fret lourd que ces industries sont susceptibles de fournir à notre armement sera particulièrement apprécié de lui, car son absence, à la sortie des ports français, est une des principales causes de son infériorité. Aussi ne manquera-t-il pas de faciliter ces exportations par des prix de transport très faibles. De plus ces industries n'emploient qu'une main-d'œuvre non spécialisée, qui est celle qu'on peut se procurer le plus facilement à Bordeaux. On peut invoquer aussi, en faveur de cette opinion, qui prévoit le développement des fabriques de ciment et de produits céramiques, l'exemple de Marseille où elles ont pris une grande extension (1).

---

(1) Cf. *a*) de Rousiers, *op. cit.*, p. 216 et suiv.; *b*) numéro spécial de *l'Illustration économique et financière* consacrée à *Marseille, le port*, avril 1922.

Déjà la « Société des ciments français », qui possède 5 usines, ne peut, avec la production de celle de la Souys, suffire à la satisfaction des besoins régionaux et locaux et a dû restreindre sérieusement les exportations qu'elle pratiquait avant la guerre. Les tuileries et briqueteries installées à Bordeaux sont aussi dans l'impossibilité de satisfaire la consommation locale avec les articles de leur fabrication.

Il est sorti en 1913 par le port de Bordeaux, 11.310 tonnes de ciments au commerce spécial (dont 6.946 tonnes pour le Sénégal et 1.849 pour le Maroc) et 554 tonnes seulement de briques et de tuiles.

L'usine de la « Société des ciments français », à La Souys, reliée par voie ferrée à la gare de La Souys, sur la ligne de Bordeaux à Eymet, et à la Garonne par un embarcadère, occupe environ 125 ouvriers et produit normalement 70.000 tonnes de ciment par an. Cette usine est une très grosse consommatrice de charbon; on compte, en effet, que pour produire 1.000 kilos de ciment, il faut employer 500 kilos de charbon. Ses matières premières sont le calcaire marneux du coteau voisin de Floirac, qui est d'excellente qualité et y existe en quantités pratiquement inépuisables, et l'argile qu'elle fait venir de Mortagne-sur Gironde. Ses débouchés sont le Sud-Ouest, le Centre jusqu'à la Loire, et, à l'exportation, le Sénégal et le Maroc.

Les sociétés qui la concurrencent dans le Sud-Ouest sont la « Maison Lavocat et C^ie^ », à Mortagne-sur-Gironde; « la Compagnie nouvelle des ciments Portland du Boulonnais » (usine de Nicolle dans le Lot-et-Garonne); la « Société des ciments d'Allas et Marnac », à Allas, près Saint-Cyprien (Dordogne); la « Société des ciments de Dommes », à Dommes (Dordogne); la « Société française des ciments Portland », à Saint Cyprien (Dordogne); la « Société des ciments de Cadamas » (Lot). Nous avons déjà dit que la crise économique, qui sévit actuellement, a arrêté, jusqu'à des jours meilleurs, la formation de la « Société des ciments de la Gironde » qui devait installer à La Souys, près de celle de la Société des ciments français, une usine susceptible de produire 60.000 tonnes de ciment par an.

Elle devait livrer la moitié de sa fabrication à la « Société

française de l'Éverite », qui fabrique dans son usine de Bassens des *ardoises, des plaques planes et ondulées en Éverite,* produit à base de ciment et d'amiante. Cette société, fondée en 1917, au capital de 1 million de francs (capital porté à 1.750.000 francs en 1918), avait l'intention de monter son usine à Boulogne sur-Mer, mais en 1918, au moment de l'avance allemande, elle dut enlever précipitamment son matériel et le transporter à Bassens.

Ses ateliers sont reliés à la gare de Bassens, sur la ligne du chemin de fer d'Orléans, par un embranchement particulier et à la Garonne pour les transports maritimes et fluviaux. Elle utilise une force motrice de 175 HP. et occupe 150 ouvriers. Le ciment employé est un ciment Portland à prise lente que l'on trouve en France et à l'étranger. L'amiante provient du Canada et de Rhodésie. Avant la guerre, la Russie en exportait de grosses quantités de l'Oural, mais ce marché est actuellement fermé. Les ardoises et autres matériaux de construction en éverite sont susceptibles d'intéresser la France entière et plus particulièrement les régions libérées, car ils reviennent bien meilleur marché et sont plus légers que les ardoises ou les tuiles ordinaires. Ils sont particulièrement intéressants pour les colonies, car leur peu de poids facilite leur transport dans les pays où les manutentions et les moyens de communication sont encore primitifs. La société envisage leur exportation au Maroc et dans toutes nos colonies de la Côte occidentale d'Afrique.

Les briqueteries et tuileries sont à Bordeaux au nombre de deux. Celle qui est signalée par la notice sur le port de Bordeaux, publiée dans le « Tableau du commerce et de la navigation » de 1913, comme s'étant installée en Queyries, a cessé sa fabrication juste avant la guerre. Ses bâtiments ont été achetés par la Société des chantiers et ateliers de la Gironde. La plus ancienne existant actuellement est la « briqueterie Duchatonay » (ex-Josereau), située à Pessac; elle date d'une quarantaine d'années et une bonne partie de sa fabrication se fait à la main. Elle emploie cependant une force motrice de 35 HP. Elle n'a pas de séchoir artificiel organisé et, de ce fait, elle doit interrompre ses travaux pendant les trois mois d'hiver. Des matières premières sont

prises sur place dans les terrains d'alluvions argileux. Elle produit annuellement environ 1.500.000 briques et carreaux réfractaires et exportait un peu avant la guerre. La « Briqueterie et tuilerie Clerc » est située à la Souys, à proximité de la Garonne. Elle existe depuis quinze ans. Elle possède un séchoir avec ventilateur à air chaud et utilise une force motrice de 60 HP., produite au charbon ou au bois. Sa production maxima est de 1.500.000 tuiles et de 7 à 800.000 briques creuses. Elle n'exporte pas.

Il existe aussi une tuilerie importante à Gironde (Gironde) : la tuilerie Dubroca.

Ces trois établissements sont loin de suffire à la consommation bordelaise qui doit recourir aux tuileries et briqueteries d'Albi, de Toulouse et même de Marseille, au prix de gros frais de transport. Il y a donc place à Bordeaux pour de nouvelles usines, d'autant plus qu'elles pourront exporter une bonne partie de leur production, comme font les établissements similaires de Marseille; mais, à l'heure actuelle, les frais de premier établissement sont encore prohibitifs.

Parmi les industries céramiques, il convient d'en citer une, assez peu connue sur notre place : la « Société anonyme de céramique d'art de Bordeaux », fondée en mai 1919, au capital de 150.000 francs. Elle a pris la succession d'une faïencerie qui existait depuis de longues années, avenue Saint-Amand, à Caudéran. Munie d'un matériel complet de broyeurs, malaxeurs, tamiseurs, tours de potiers mécaniques et à main, de fours à flammes directes et à flammes renversées, elle utilise une main-d'œuvre de 20 à 25 hommes et femmes à la production de toutes *les poteries d'art émaillées en émaux coloriés cachant complètement le biscuit,* de *vases* de toutes formes et dimensions, de *services divers* (thés, déjeuners, tête-à-tête, café, crème, gâteaux, fumeurs, bière, etc.). Elle livre ses fabrications à diverses maisons d'objets d'art et aux grands magasins de Paris et du Sud-Ouest. Elle exporte aussi une partie de sa production d'articles courants, spécialement au Maroc.

Notons, enfin, comme ayant des rapports, quoique assez lointains, avec l'industrie céramique, qu'une importante

fabrique d'articles de ménage en tôle émaillée, l' « Émaillerie moderne », s'était montée à Mérignac, sous forme de société anonyme, au capital de 7 millions. Cette usine, destinée à concurrencer les usines allemandes qui monopolisaient avant la guerre ces fabrications, était susceptible de produire 60.000 pièces par semaine et d'employer 1.200 ouvriers. Malheureusement, achevée seulement en 1919, elle n'a pu supporter des difficultés de début qui ont coïncidé avec la crise économique et elle a été déclarée en liquidation judiciaire en juin 1921. L'usine a été rachetée et vient d'être remise en activité par la « Société des émailleries réunies de Creil et de la Sarre ».

* * *

Si nous abordons le *groupe des industries du cuir,* nous pouvons nous rendre compte qu'il est représenté à Bordeaux par diverses *tanneries* et par des *fabriques de chaussures* prospères.

Les tanneries bordelaises s'approvisionnent surtout de cuirs indigènes, car malgré les facilités que le port de Bordeaux semble avoir pour devenir le marché français des cuirs exotiques, c'est Le Havre qui est le principal centre du commerce de ces peaux (1). Elles proviennent surtout de l'Amérique du Sud (La Plata, Buenos-Ayres, Rio-de-Janeiro, Montevideo) et de la Côte occidentale d'Afrique (Sénégal), qui sont cependant dans la sphère d'action normale du port de Bordeaux, mais les courtiers et transitaires du Havre font aux acheteurs des conditions beaucoup plus avantageuses que ceux de Bordeaux; aussi les tanneries bordelaises ont-elles parfois recours à leur intermédiaire, malgré les frais de transport supplémentaires.

Pendant la guerre, il est arrivé à Bordeaux plus de peaux exotiques qu'auparavant, mais depuis que le port du Havre

---

(1) Cf. *Bordeaux, port d'importation des cuirs et peaux.* Rapport de M. P. Meilhan-Bordes, directeur de la Tannerie bordelaise, à la Troisième Semaine de l'Amérique latine. Congrès tenu à Bordeaux du 20 au 23 octobre 1918, p. 143 et suiv.

n'est plus encombré par le ravitaillement de l'armée anglaise, il a repris sa place prééminente dans ce commerce aux dépens de notre port. Bordeaux a importé en 1913, 1.611 tonnes de peaux et pelleteries brutes, 10.349 tonnes en 1917 et 3.956 seulement en 1919.

Il existe actuellement à Bordeaux 4 tanneries importantes :

La « Tannerie bordelaise », située à Bègles, au lieu dit le Pont-de-la-Maye, qui peut produire 150 cuirs par jour. Elle traite une certaine quantité de cuirs exotiques. On compte, en moyenne, que dans l'industrie de la tannerie, il faut autant de personnel qu'on peut fabriquer de cuirs par jour. La Tannerie bordelaise produit sa force motrice par le charbon, mais emploie aussi le courant électrique de l'Énergie électrique du Sud-Ouest. Elle travaille les peaux brutes au moyen des extraits tannants et produit principalement les cuirs à semelles et à harnais, les croupons à courroies et les courroies.

La « Tannerie de la Gironde », située à Gradignan, peut normalement produire 100 cuirs par jour. Elle fabrique sa force motrice au charbon et pratique le tannage au chrome. Elle est spécialisée dans la fourniture des cuirs pour l'industrie.

La « Grande tannerie de Bordeaux », située quai de Brazza, sur la rive droite de la Garonne, est susceptible de produire 80 cuirs par jour. Elle vient de se transformer pour n'avoir plus que le courant électrique comme force motrice. Elle traite la grosse majorité des peaux qu'elle reçoit au chrome, le reste au moyen des extraits tannants. Elle produit surtout des cuirs industriels : fouets de chasse pour les tissages et filatures, manchons en cuir, courroies inextensibles, clapets, rondelles et tuyaux hydrauliques, etc., revêtements pour cylindres d'imprimerie. Enfin, tous articles pour la bourrellerie, la sellerie, ainsi que pour les chaussures légères.

La « Tannerie Chauvel », à Villenave-d'Ornon, fabrique elle-même sa force motrice au charbon; il en sort environ 50 cuirs chromés par jour. Elle produit des cuirs industriels divers.

Il faut noter que les tanneries de Bordeaux ne fournissent pas les cuirs à dessus employés par les nombreuses fabriques

de chaussures de la place. Limoges est pour la tannerie un centre beaucoup plus important que Bordeaux et il existe aussi des tanneries dans les Basses-Pyrénées. Nous avons déjà dit, en étudiant le rôle régional du port de Bordeaux, que les forêts de chênes et de châtaigniers tendaient à disparaître dans le Sud-Ouest, et que, de ce fait, les tanneries de la région seraient obligées d'abandonner de plus en plus l'usage des extraits tannants provenant de ces bois, pour employer celui tiré du bois de québracho qui existe en quantités pour ainsi dire inépuisables en Amérique du Sud. La République Argentine expédiait déjà à Bordeaux, en 1913, 1.553 tonnes d'*extrait de québracho*. Pendant la guerre, la « Compagnie française des extraits tinctoriaux et tannants », qui possède au Havre ses principaux établissements, a installé à Bègles, près Bordeaux, une usine qui reçoit les extraits secs de québracho et les transforme en extraits liquides ; aussi en est-il entré 8.016 tonnes en 1918, au lieu de 1.553 tonnes en 1913.

L'industrie de la chaussure existe à Bordeaux sous deux formes : on y fabrique, en effet, la chaussure de cuir et la chaussure légère.

Il existe à Bordeaux trois usines importantes pour les *chaussures en cuir :*

1° La Maison « Tachon », rue Rabanis, qui est spécialisée dans les chaussures pour enfants, fillettes et garçonnets, produit environ 600 pièces par jour de ces articles variés ;

2° La Maison « Bizet », à Talence ;

3° La Maison « Soubies frères », à Caudéran, qui fabriquent toutes deux les articles fins pour hommes et femmes. Elles ont chacune une production moyenne normale de 300 paires par jour. Il faut ajouter à ces trois maisons une dizaine d'usines secondaires. De plus, deux usines importantes sont spécialisées dans la fabrication des brodequins militaires : les Maisons « Chabrat » et « Georges Chabrat et C^ie^ ».

On peut estimer à 1.500 ou 2.000 paires de souliers la production journalière de l'ensemble des fabriques de l'agglomération bordelaise et à un chiffre à peu près équivalent le nombre des ouvriers employés. Les fabricants de chaussures bordelais se plaignent du peu de goût de la main-

d'œuvre locale, ce qui les empêche de produire, à outillage égal, des articles aussi finis que ceux de leurs concurrents de Limoges ou de Toulouse. Ils trouvent cependant dans les émigrants espagnols une main-d'œuvre spécialisée qui leur a rendu les plus grands services pendant la guerre.

Les cuirs de chevreau qu'ils emploient leur sont fournis autant par les tanneries des États-Unis que par les tanneries françaises. Ces cuirs américains, qui sont de tout premier choix, sont achetés sur la place de Paris à des agents des maisons américaines. Le box-calf est, malgré son nom à consonance étrangère, un article exclusivement français. Quant aux cuirs à semelles, les cuirs étrangers ne peuvent rivaliser avec ceux de fabrication française, surtout ceux de Châteaurenault. Les tanneries de l'agglomération bordelaise ne fournissent que peu de cuir aux fabriques de chaussures locales; par contre, elles alimentent la plus grande partie des nombreuses fabriques de pantoufles et autres chaussures légères.

La force motrice que les fabriques de chaussures utilisent est généralement l'électricité fournie par la Régie municipale ou l'Énergie électrique du Sud-Ouest. Les trois principales usines emploient chacune une force de 30 à 40 HP.

La production bordelaise est destinée, pour la plus grande partie, à la consommation française. Les centres susceptibles de les concurrencer sont : Limoges, Toulouse, Pontacq (Basses-Pyrénées) et Hasparren (Basses-Pyrénées). En raison des communications faciles entre le port de Bordeaux et le Maroc, ainsi qu'avec l'Afrique occidentale française et les autres colonies françaises, les fabriques bordelaises exportent sur ces colonies un certain nombre de paires de chaussures et l'on peut espérer voir ce mouvement se développer dans l'avenir, quoique la concurrence espagnole se fasse sentir au Maroc. En 1913, il est sorti par le port de Bordeaux, au commerce spécial, 1.244 quintaux de chaussures en cuir, dont 416 quintaux à destination du Sénégal et le reste pour nos autres colonies de la Côte occidentale d'Afrique, pour la Nouvelle-Calédonie et la Guyane. Les cordonneries installées en Espagne suffisent, plus que largement, à satisfaire la consommation du pays, d'ailleurs assez restreinte. L'Amérique

du Sud a fait pendant la guerre de sérieux progrès dans la fabrication des chaussures et elle subvient actuellement à peu près à ses besoins. La consommation locale n'y a plus guère recours à l'étranger que pour les articles de haute nouveauté et de luxe.

Pendant la période de guerre, les deux usines Chabrat, spécialisées, dès avant l'ouverture des hostilités, dans la fabrication des brodequins militaires, n'ont pu arriver à satisfaire les besoins de l'Intendance et les trois grosses maisons de chaussures en cuir de la place ont été réquisitionnées, ainsi que quelques autres de second plan. Toutes ces usines réunies réussirent à fabriquer, en période d'activité intensive, environ 2.500 à 3.000 paires de brodequins militaires par jour et presque autant de souliers de repos.

L'industrie de la chaussure a été l'une des premières et des plus fortement atteintes par la crise, et telle usine bordelaise qui fabriquait 300 paires par jour a vu sa production tomber à 70 paires ; cependant, de l'avis de personnes compétentes, cette industrie sera aussi une de celles qui se relèveront le plus facilement et le plus vite, en raison de la consommation active et continue et des différentes pointures qui obligent les détaillants à se réapprovisionner malgré l'importance des stocks qu'ils possèdent.

La *fabrication des chaussures légères :* espadrilles, sandalettes, chaussures en feutre ou toile avec semelle en cuir, pantoufles d'appartement, est très prospère à Bordeaux.

Les espadrilles se font à la main dans plusieurs petits ateliers, particulièrement sur les quais. Le dessus est en toile de jute et la semelle en corde. La fabrication bordelaise est plus soignée que la fabrication mécanique de la région pyrénéenne, mais elle est loin d'avoir la même importance. On fabrique surtout à Bordeaux les sandalettes en toile avec semelle en cuir faites à la machine, les chaussures en feutre avec semelle en cuir, les chaussures en toile bon marché avec semelle en cuir et les pantoufles d'appartement en feutre ou en toile avec semelle en cuir.

Ces diverses chaussures sont produites par 8 à 10 usines outillées mécaniquement et occupant normalement environ 500 ouvriers, mais il existe de plus un grand nombre d'ateliers

familiaux. Les usines mécaniques sont mues par le courant électrique qui leur est fourni par le réseau local. En temps normal, les fabriques bordelaises s'approvisionnent de matières premières en France. Elles achètent les cuirs aux tanneries locales, les feutres tissés pour les articles dits « charentais » à Castres, Mazamet et Foix, la toile à Flers-sur-Orne, Lille et Armentières et autres centres du nord de la France. Pendant la guerre, l'Angleterre et l'Espagne leur ont fourni des feutres et cuirs.

La production journalière normale de l'ensemble des fabriques bordelaises est d'environ 7 à 800 douzaines de paires. Leurs débouchés sont dispersés dans toute la France. Elles exportent très peu, sauf pour l'Angleterre et nos colonies. L'Espagne, qui était jadis un débouché pour les usines bordelaises, est à l'heure actuelle exportatrice, mais produit surtout des articles similaires aux chaussures de toile fabriquées dans les Pyrénées. La concurrence des usines de la région dite du « Maine-et-Loire » est beaucoup plus sérieuse à cause de la main-d'œuvre paysanne à bon marché qu'elles emploient et congédient en morte-saison.

La crise économique a réduit la production des fabriques bordelaises au quart environ de ce qu'elle est normalement et l'écoulement en est cependant difficile.

* * *

Si nous recherchons comment le *groupe des industries textiles* est représenté à Bordeaux, nous nous apercevrons qu'en 1913 il n'y existait pour ainsi dire pas et que si, pendant la guerre, il s'est créé quelques entreprises qu'on peut rattacher à ce groupe, elles sont plutôt des industries annexes que des industries textiles proprement dites.

La seule usine importante de ce groupe antérieure à la guerre est la « Corderie Legendre et C^ie^ », située à Villenave-d'Ornon et qui occupe 80 ouvriers environ. Les fils y sont encore faits à la main, ce qui est excellent au point de vue de la qualité, mais revient beaucoup plus cher que la fabrication à la machine; aussi l'installation d'une filature mécanique est-elle envisagée. Cette usine utilise dès à présent

une force motrice électrique de 85 HP., qui lui est fournie par l'Énergie électrique du Sud-Ouest.

Comme matières premières, elle emploie surtout le chanvre (3 à 400.000 kilos par an), dont la moitié lui arrive par chemin de fer de France et d'Italie, tandis qu'elle reçoit par mer le chanvre exotique des Indes et d'Afrique, par l'intermédiaire du marché de Londres. Elle consomme aussi de la fibre de coco des Indes, de l'aloès provenant de l'Ile Maurice et de son comptoir de la Réunion, enfin de la fibre de manille. A Tonneins, dans le Lot-et-Garonne, la Maison Legendre et Cie possède une petite filature à la main, qui concourt pour 10 p. 100 environ dans sa production totale. Depuis trois ans, elle fabrique un câble armé spécial pour lequel elle a pris un brevet. Notons qu'elle exploite aussi à Bacalan une *usine de poulíage, d'avirons et de mâtures* occupant 25 ouvriers seulement, mais dotée d'un outillage mécanique important.

Cette maison est donc susceptible de fournir à la Marine la plupart des accessoires d'armement qui lui sont nécessaires. Ses débouchés en France sont la Marine, les chantiers de constructions, l'industrie et l'agriculture. Elle exporte 10 p. 100 environ de sa production sur l'Afrique du Nord et l'Afrique occidentale française.

Les « Filatures et corderies de la Gironde », société anonyme au capital de 1.000.000 de francs, fondée en octobre 1917, a pris la succession de la « Corderie Rousseau », fermée depuis la guerre. Elle a complètement changé le matériel de l'usine que cette maison possédait, rue du Jardin-Public, à proximité des bassins à flot. Cette société a pour objet toutes les opérations relatives à la fabrication des fils, cordes et câbles, en textiles et en acier.

Voici quelle était sa situation lorsque nous l'avons visitée, au début de 1921 ; seule la câblerie en textile et la filature de chanvre fonctionnaient. La ficellerie était sur le point d'être mise en route et la câblerie en acier devait l'être dans un avenir prochain. Elle employait une force motrice de 100 HP qu'elle produisait elle-même à la vapeur, mais on y installait l'appareillage nécessaire à la réception d'une force électrique de 500 HP fournie par la Régie municipale. La main-d'œuvre

employée était alors de 150 ouvriers et la direction pensait que ce chiffre triplerait ou quadruplerait dans un laps de temps d'un à deux ans. Cette main-d'œuvre spécialisée est très difficile à se procurer; on est obligé de la faire venir à gros frais de la région du Nord. Les matières premières utilisées sont principalement le chanvre provenant pour moitié de la Touraine et de la Sarthe et pour moitié de l'étranger. Elle reçoit une faible partie de ce chanvre d'importation directement d'Italie, et le reste par l'intermédiaire de l'Angleterre, de l'Italie, des Indes anglaises et de la Chine. Dans l'avenir, le Maroc est susceptible de fournir du très beau chanvre aux filatures et corderies bordelaises. Il y est cultivé spécialement au sud-est de Marrakech et l'on estime qu'en 1919, la production a été de 1.100 tonnes environ, en sérieuse progression sur les années précédentes (1).

« Les filatures et corderies de la Gironde » consommaient en 1920, 5 à 600 tonnes de chanvre par an, mais lorsque l'usine fonctionnera en plein rendement, ces chiffres seront très sérieusement dépassés. Elles recevaient aussi 100 tonnes environ par an de fibre de coco provenant de la Côte occidentale d'Afrique, toujours par l'intermédiaire de l'Angleterre. Les débouchés de cette usine sont les mêmes que ceux des « Corderies Legendre ». Elle exporte aussi dans nos colonies : Maroc, Afrique occidentale française, Madagascar et Antilles françaises.

L'invasion de la région des usines textiles du Nord de la France a provoqué la création à Bordeaux de quatre importantes entreprises de *tricotage de laine*. La principale, « l'usine de bonneterie Cahuzat », rue des Sablières, qui possédait 250 métiers et employait 500 ouvriers et surtout ouvrières, a été détruite par un incendie en janvier 1921 et n'a pas été reconstruite. Le « Tricotage mécanique d'Aquitaine » (Maison Desusclade et C^ie^) emploie 200 ouvrières environ dans ses ateliers de la rue Mazarin et fabrique les sous-vêtements en tricot de laine pour hommes, femmes et enfants, ainsi que le jersey et autres fantaisies pour robes, blouses, etc. Le « Tricotage de Guyenne » (Maison Rulhe), rue Saint-Siméon,

(1) *Annales de l'Institut colonial de Bordeaux*, n° d'août-septembre 1919, p. 226.

emploie environ 200 ouvrières, principalement à la fabrication du vêtement de fantaisie en laine ; enfin, les « Établissements Tapie », rue Charles-Marionneau, emploient aussi un personnel à peu près égal.

Les centres de fabrication de la bonneterie en laine, susceptibles de concurrencer les usines bordelaises sont, dans le Sud-Ouest : Mazamet, Castres, Montréjeau, Bagnères-de-Bigorre et Nail.

« Les manufactures de *fils à coudre* A. Courcelles », dont les ateliers, situés rue Sainte-Croix, couvrent une superficie de 6.000 mètres carrés, est une autre industrie dont la guerre a provoqué la création à Bordeaux. Elle était, en effet, destinée à suppléer à la production des manufactures de fils à coudre du nord de la France, occupées par l'envahisseur. Cette usine reçoit les fils bruts en écheveaux et les fait passer successivement dans ses ateliers de teinturerie, de bobinage, de glaçage, d'encartage et d'emboîtage. Un atelier de cartonnage et un atelier mécanique complètent l'organisation. En temps normal, elle est susceptible de livrer journellement 3.500 boîtes de 48 cartes contenant chacune 20 mètres de fil. Cette production représente 350 kilos de fil, soit environ 100 tonnes par an. C'est la seule usine de ce genre existant dans le Sud-Ouest et son outillage peut supporter la comparaison avec les usines similaires les mieux montées. La direction envisage la recherche de larges débouchés à l'étranger et le développement de la culture du lin dans notre région.

Au sujet des industries textiles, nous rappelons ce que nous avons déjà dit en étudiant le rôle régional du port de Bordeaux ; *le délainage des peaux de moutons et les industries annexes* nous semblent susceptibles de prospérer à Bordeaux dans l'avenir, en raison de l'augmentation des frais de transport qui handicapent Mazamet et qu'on ne peut espérer voir sérieusement baisser avant longtemps. Il est intéressant de noter que cette industrie a déjà existé à Bordeaux et y a même été florissante (1). Elle disparut, il y a quinze à vingt ans devant la concurrence de Mazamet, lorsque les fabricants de ce centre cessèrent de s'approvisionner en peaux de moutons

(1) Cf. Huyard, Rapport de 1902 à la Chambre de commerce de Bordeaux, sur *Les industries de la Gironde.*

sur le marché de Bordeaux pour les acheter directement aux pays producteurs de l'Amérique du Sud.

Une nouvelle usine de délainage des peaux de moutons a failli s'installer récemment dans des locaux inutilisés de la Poudrerie nationale de Bassens, mais les pourparlers engagés avec l'État n'ont pas abouti.

Ajoutons, pour en finir avec les industries bordelaises, que, contrairement à ce qui est écrit couramment dans les journaux ou les revues économiques, il existe depuis 1912, dans la banlieue de Bordeaux, une *manufacture de caoutchouc :* « l'Usine A. Ducos et fils », rue Pasteur, à Caudéran. Cette maison, fondée en 1890 pour fabriquer les chaussures légères en feutre ou en toile, s'est adjoint la branche caoutchouc en 1912. A l'heure actuelle, elle fabrique surtout les chaussures et pantoufles d'appartement à semelles en caoutchouc, en feutre et caoutchouc ou toile et caoutchouc. De plus, cette usine a entrepris depuis quelques mois la production des chaussures tout en caoutchouc et des snows-boots. Elle s'occupe également des divers articles industriels en caoutchouc, tels que joints, clapets, etc...

L'Usine Ducos et fils possède une batterie de chaudières à vapeur d'une puissance de 260 HP., exclusivement employée à la vulcanisation du caoutchouc et une force motrice électrique de 400 HP., qui lui est fournie par l'Énergie électrique du Sud-Ouest.

Elle reçoit ses caoutchoucs bruts principalement du Congo, par l'intermédiaire du port de Bordeaux, et est susceptible de sortir 2 tonnes à 2 tonnes 1/2 de caoutchouc manufacturé par jour. La crise économique et industrielle actuelle a forcément ralenti la branche caoutchouc technique et industriel. Sa production est destinée exclusivement à la consommation française.

Le développement de l'industrie du caoutchouc serait très intéressant à Bordeaux, car il contribuerait à y consolider le marché des caoutchoucs africains qu'on a essayé d'y créer et dont la situation est assez précaire ; mais le matériel nécessaire à la fabrication du caoutchouc étant très coûteux, et cette industrie traversant actuellement une crise grave, il est peu probable que de nouvelles usines se montent à Bordeaux avant longtemps.

CHAPITRE IV

La fonction commerciale du port de Bordeaux.

Dans la première section de ce dernier chapitre, nous allons examiner ce qu'il faut entendre par la fonction commerciale d'un port et si Bordeaux remplit les conditions indispensables au développement de cette fonction.

Nous étudierons ensuite, dans une deuxième section, le rôle du port de Bordeaux dans le passé en tant que marché international, celui qu'il joue actuellement, et, enfin, nous nous demanderons si l'on peut espérer voir progresser sa fonction commerciale dans l'avenir.

SECTION PREMIÈRE

NOTIONS GÉNÉRALES SUR LA FONCTION GÉNÉRALE D'UN PORT ET SUR CELLE DU PORT DE BORDEAUX EN PARTICULIER

§ 1. — Que faut-il entendre par la fonction commerciale d'un port? Importance comparée de cette fonction à Bordeaux et dans les grands ports français.

Parmi les marchandises qui constituent les éléments de trafic d'un grand port moderne, il en est qui y passent parce qu'il est, de leur lieu de départ à celui de leur destination, le point où la jonction entre les transports par terre et les transports par mer se fait de la façon la plus favorable au point de vue de la rapidité ou du bon marché; il en est d'autres qui n'entrent dans le port que parce qu'il est l'endroit où elles peuvent être transformées industriellement à meilleur compte, avant d'être réexpédiées par voie de mer

ou de pénétrer dans l'intérieur du pays pour y être livrées à la consommation; il est enfin des marchandises qui n'y sont attirées par aucune des raisons que nous venons de signaler, mais uniquement parce qu'elles y trouvent des possibilités d'achats et de ventes, en un mot, parce qu'il y existe un *marché* actif de ces denrées ou marchandises.

Il convient de remarquer que les ports n'ont pas le monopole d'être les marchés des diverses marchandises et que ces derniers sont susceptibles de se créer dans tout centre où la production ou la consommation de l'article est déjà intensive. C'est ainsi qu'en France Paris est devenu le marché des sucres de betterave, de l'ameublement et de la plupart des articles de luxe et que Lille et Roubaix-Tourcoing sont les principaux marchés des laines.

Mais, toutes choses égales d'ailleurs, les ports de mer sont les endroits où les marchés se créent le plus facilement. En effet, les marchandises transitent par eux et sont forcément obligées de s'y arrêter en raison de la solution de continuité entre les transports maritimes et terrestres. Il s'écoule toujours un temps plus ou moins long entre le moment où elles sont déchargées des wagons ou péniches et celui où elles peuvent être embarquées sur les bateaux de mer ou *vice versa*. D'où la nécessité de magasins pour les abriter des intempéries et la possibilité de transactions commerciales dont elles deviennent l'objet. Mais ces marchandises immobilisées représentent des capitaux improductifs parfois considérables et leurs propriétaires s'en servent souvent en les constituant en gage pour s'assurer les crédits nécessaires à la bonne marche de leur commerce. Les prêteurs et acheteurs désirent, à juste titre, avoir la garantie que lesdites marchandises sont bien en possession de leur emprunteurs ou vendeurs. Aussi les magasins généraux et entrepôts publics ont-ils été créés dans les ports et ils facilitent d'autant les transactions en permettant la délivrance de warrants, la passation de marché à terme, les ventes par filières et les arbitrages.

Du reste, la création de marchés est si naturelle dans les ports que la fonction commerciale a été celle qui dans presque tous y est apparue la première. En effet, jusqu'à

l'époque contemporaine, les transports terrestres étaient si difficiles que les ports constituaient surtout des carrefours de lignes de navigation et des marchés de produits destinés à reprendre la mer. Il n'en est plus ainsi à l'heure actuelle en raison de la révolution qu'a amenée, au cours du XIX^e^ siècle, l'emploi de la machine à vapeur comme force motrice dans les transports terrestres et maritimes. Le développement des fonctions régionale et industrielle des ports, qui en est le résultat, n'a pas été sans influencer favorablement celui de la fonction commerciale en raison des quantités plus considérables de marchandises, embarquées et débarquées dans le port, susceptibles de donner lieu à des transactions.

De plus, la multiplication des fonctions économiques d'un port amène la diversité de volume et de poids des éléments de fret que les navires peuvent y trouver, ce qui permet une meilleure utilisation de leur capacité cubique ainsi que de leur portée en lourd, et, par voie de conséquence, un abaissement du prix des transports maritimes tournant au profit de la fonction commerciale du port (1).

Pour se rendre approximativement compte de son importance, il suffit de comparer les chiffres des poids et des valeurs des marchandises entrées et sorties par le port au commerce général et au commerce spécial, que distinguent en France les statistiques douanières. *Grosso modo,* on peut dire que le commerce général comprend toutes les marchandises qui entrent en France et en sortent, sans tenir compte de leur origine ni de leur destination. Quant au commerce spécial, il ne comprend aux importations que ce qui doit être consommé en France immédiatement ou après avoir subi des transformations, et aux exportations que ce qui vient de France.

La différence entre les chiffres du commerce général et ceux du commerce spécial représente donc, pour chaque port, ce qui y entre pour être ensuite réexporté par la même voie ou par une frontière terrestre, c'est-à-dire sensiblement les marchandises attirées par les facilités que leur offrent l'existence d'un grand marché. On peut donc dire que l'impor-

(1) Cf. Paul de Rousiers, *op. cit.*, Introduction, p. XL.

tance plus ou moins grande de la fonction commerciale d'un port peut se mesurer à celle de la différence entre son commerce général et son commerce spécial, et cela est facile à vérifier en comparant les chiffres des entrées et sorties de deux ports français dont l'un, Le Havre, joue essentiellement le rôle de marché international, et l'autre, Rouen, un rôle industriel et régional.

D'après les statistiques publiées par « le Tableau du commerce et de la navigation », le trafic du Havre atteignait en 1913 :

Commerce général.	3.638.992	tonnes	valant	3.195	millions de francs.
Commerce spécial .	2.332.478	»		2.148	»
Différence.....	1.306.514	»		1.047	»

Tandis qu'à *Rouen,* le trafic atteignait, la même année, les chiffres suivants :

Commerce général.	5.335.937	tonnes	valant	595	millions de francs.
Commerce spécial .	5.101.908	»		564	»
Différence.....	234.029	»		31	»

Les statistiques du port de *Marseille,* qui est, comme Le Havre, un port où la fonction commerciale est développée, accusent aussi, pour 1913, une forte différence entre le commerce général et le commerce spécial :

Commerce général.	8.167.877	tonnes	valant	3.913	millions de francs.
Commerce spécial .	5 385.848	»		2.598	»
Différence.....	2.782.029	»		1.415	»

Si nous examinons maintenant celles du port de *Bordeaux* à la même époque, nous pouvons nous rendre compte que, comme à Rouen, la différence entre les chiffres du commerce général et ceux du commerce spécial y sont minimes; il faut donc en conclure que sa fonction commerciale est peu développée. Nous verrons, du reste, en étudiant les quelques marchés internationaux existant actuellement à Bordeaux que ce que nous avançons, en nous basant sur les statistiques douanières, correspond bien à la réalité :

Commerce général.	4.045.784	tonnes valant	869	millions de francs.
Commerce spécial.	3.742.361	»	784	»
Différence.....	303.423	»	85	»

Les statistiques des entrées de marchandises en entrepôts de douane peuvent aussi nous donner une idée assez exacte de l'importance relative de la fonction commerciale dans nos différents ports, car elles y entrent, soit parce qu'elles doivent finalement être réexportées, soit parce que les transactions dont elles sont destinées à être le support en sont grandement facilitées.

Entrées des entrepôts en 1913.

Marseille.....	1.693.456	tonnes valant	284	millions de francs.
Le Havre.....	1.059.005	»	371	»
Rouen.....	500.532	»	72	»
Bordeaux.....	308.056	»	64	»

§ 2. — **Les conditions générales du développement de la fonction commerciale dans un port existent-elles à Bordeaux ?**

La situation géographique d'un port joue un rôle important dans le développement de sa fonction commerciale. En effet, s'il est situé sur une grande route de trafic international activement fréquentée par les navires, s'il dessert un arrière-pays dont l'industrie et le commerce sont actifs, il a toutes chances de devenir le centre de marchés internationaux importants. Le port de Bordeaux présente à ce point de vue des avantages et des inconvénients; il est le port européen le mieux placé pour la réception des marchandises de l'Afrique occidentale et de l'Amérique latine et nous avons déjà vu qu'il devrait devenir la tête de ligne d'une grande voie commerciale desservant la Suisse et les pays de l'Europe traversés par le 45e parallèle. Mais il n'a pas, comme Le Havre, l'avantage d'être voisin de grands ports, tels que Londres, Liverpool, Anvers, Rotterdam, Hambourg et Brême fréquentés par une multitude de navires qui n'ont à faire qu'un léger détour pour charger ou décharger au Havre les marchandises de peu de poids et d'un prix élevé qui consti-

tuent pour eux un complément de fret intéressant. Or, la fonction commerciale d'un port a surtout pour objet le trafic de ces marchandises. Elles doivent, en effet, être légères pour pouvoir supporter, sans trop de frais, des manutentions nombreuses et relativement chères, pour que puissent s'y ajouter, sans rendre leur prix de vente prohibitif, ceux d'entrepôt, de gardiennage, de réemballage, de réexpédition, des diverses transactions dont elles sont l'objet.

Les relations personnelles des commerçants du port avec ceux des pays d'où proviennent et où doivent être expédiées les marchandises sont aussi un facteur important au point de vue de la création de marchés dans un port. Nous avons déjà dit qu'à ce point de vue Bordeaux était assez favorisé, parce que beaucoup de Bordelais sont à la tête des entreprises commerciales de nos colonies africaines, parce que les émigrants français en Amérique latine, originaires de notre Sud-Ouest, sont assez nombreux et parce que notre port est le point de débarquement naturel en Europe des commerçants sud-américains. Mais nous avons cependant ajouté que les communications ferroviaires actuelles entre Bordeaux et la Suisse étaient loin de faciliter les relations d'affaires des commerçants suisses avec le port de Bordeaux.

Il faut aussi, pour qu'un marché puisse se créer dans un port, que ce dernier soit doté d'engins de manutention, d'entrepôts et de magasins publics ou privés spécialement affectés au déchargement et à la conservation des marchandises qui y viennent uniquement pour y trouver des possibilités de vente. Nous verrons ou rappellerons dans la deuxième section du présent chapitre ce qui a été fait en ce sens à Bordeaux.

La création des Foires d'échantillons à Bordeaux, dont la première remonte à 1916, la deuxième en 1917 et qui eurent lieu chaque année depuis 1919, est aussi susceptible de développer la fonction commerciale du port en augmentant les relations internationales de ses usagers.

Enfin, il est deux conditions extrêmement importantes pour le développement de la fonction commerciale d'un port qui sont loin d'être réalisées à Bordeaux : un régime douanier favorable et un marché à terme bien organisé.

Dans les pays libre-échangistes, les ports peuvent développer leur fonction commerciale sans aucune entrave, car les marchandises qui y entrent pour bénéficier des avantages d'un marché et qui sont destinées finalement à être réexportées entrent et sortent sans payer de droits de douane et avec minimum de formalités. Il en est ainsi, par exemple, pour les grands ports anglais et belges de Liverpool et Londres et Anvers. Mais dans les pays protectionnistes, l'élévation des droits de douane et les formalités inhérentes à leur perception sont des entraves sérieuses aux progrès du rôle commercial des ports. Pour ne citer que des exemples intéressant directement le port de Bordeaux, nous avons déjà indiqué, en étudiant les exportations de vins par le port de Bordeaux, que les mesures de protection douanière obtenues par les viticulteurs français en 1899, avaient provoqué le déclin rapide du marché mondial du vin qui existait auparavant sur notre place et que le commerce de réexportation des bois du Nord de Bordeaux vers nos colonies de la Côte occidentale d'Afrique lui a été enlevé par le tarif douanier de 1892.

Nous verrons aussi bientôt combien le régime douanier de la guerre a été néfaste au marché des huiles d'olive, encore récemment prospère à Bordeaux.

On a cru trouver un remède à cette situation en créant la faculté d'entrepôt qui consiste à autoriser certaines marchandises étrangères à être débarquées en franchise de droits dans des magasins publics ou privés (entrepôts réels ou entrepôts fictifs) placés sous la surveillance de la douane, en attendant d'être réexportées. Ce système a donné de bons résultats pour les quelques marchandises chères qui sont, en fait, les seules susceptibles de bénéficier de cette faveur en raison des frais et de la gêne considérable qu'entraîne ce système de surveillance par le Service des douanes. C'est ainsi qu'un grand marché de café a pu se développer au Havre sous ce régime.

Un des principaux inconvénients des entrepôts est que les marchandises ne peuvent y subir aucune transformation industrielle, mais seulement des manutentions commerciales nettement déterminées. Ajoutons cependant qu'une loi

récente (L. 29 déc. 1917) est venue améliorer un peu le régime des entrepôts. Quant à l'admission temporaire, qui consiste à autoriser l'entrée en franchise de certaines matières premières limitativement déterminées (les blés, maïs, fils et tissus de soie, métaux, cacaos, sucres, huiles brutes d'olive, etc...), à condition que l'importateur s'engage sous caution à en réexporter l'identique ou l'équivalent dans un délai fixé à l'avance après les avoir manufacturées, c'est une faveur légale accordée parcimonieusement à des industries déterminées, qui n'a d'influence ni sur le commerce international, ni sur la fonction commerciale des ports.

Du reste, les formalités qu'elle entraîne et les conditions très strictes qu'il faut remplir pour en bénéficier lui font perdre une bonne partie de sa valeur même pour les industries intéressées.

C'est ce qui explique que l'admission temporaire n'ait été demandée en 1913 que pour des marchandises valant 200 millions de francs environ, alors que le commerce général de la France était évalué à 20 milliards en chiffres ronds.

Malgré les palliatifs actuels, on peut dire que le système protectionniste a entravé la création ou le développement des marchés dans nos ports.

Dans certains pays étrangers, on a concilié, mieux que chez nous, les intérêts du commerce international avec ceux de la production nationale par le système des zones franches. On peut définir la zone franche une fraction du territoire contiguë à un port et exterritorialisée au point de vue fiscal. En réalité, la zone franche est un entrepôt libre où, sans formalités, sans intervention de la douane, on peut importer, entreposer, manutentionner, mélanger, transformer parfois et réexporter les marchandises admises au bénéfice de cette institution. C'est ce système qui, appliqué depuis 1888 à Hambourg, a permis à ce port de développer considérablement sa fonction commerciale.

Il est depuis longtemps question de créer des zones franches dans quelques ports français et ce projet est encore à l'ordre du jour. On s'en est particulièrement préoccupé à Bordeaux. C'est ainsi qu'en 1903, ce fut M. Chaumet, député de Bordeaux, qui a fait, au nom de la Commission du com-

merce et de l'industrie de la Chambre, un remarquable rapport sur le projet de loi relatif à l'établissement de zones franches dans certains ports français, déposé par le gouvernement le 4 avril 1903, et qu'un Comité d'étude du port franc fut créé à Bordeaux pour étudier la question sous toutes ses faces (1).

L'opposition que l'on rencontre en France contre les zones franches dans les milieux protectionnistes semble bien être causée par la crainte que la prospérité des ports où elles seraient installées ne serve d'argument aux partisans du libre-échange pour battre en brèche le système douanier actuellement en vigueur. Aussi serait-il peut-être de bonne politique pour les intéressés de s'attacher à obtenir de nouvelles améliorations du régime des entrepôts et de celui de l'admission temporaire, au lieu d'effrayer leurs adversaires en réclamant à grands cris la création de zones franches, que ces derniers tiennent en méfiance.

Qu'est-ce, en effet, que la zone franche, sinon un entrepôt et un lieu où les industries peuvent bénéficier de l'admission temporaire sans aucune des formalités et des restrictions gênantes dont ces institutions sont actuellement accompagnées.

Qu'importe le nom qu'on lui donne, si l'on obtient peu à peu la plus grande partie des avantages d'un régime, qui est l'idéal vers lequel on tend.

Mais l'entrepôt et l'admission temporaire, même avec une organisation très libérale, ne remplaceront pas complètement la zone franche. La meilleure preuve est qu'en Allemagne, où le régime des entrepôts est beaucoup plus souple que chez nous, il y a, en outre, des zones franches dans les trois grands ports de Hambourg, Brême et Stettin.

---

(1) Nous ne pouvons nous attarder sur les avantages que présenterait pour Bordeaux la création d'une zone franche dont l'emplacement pourrait être à Bassens ou à proximité du futur canal de Grattequina. On pourra consulter avec fruit à ce sujet : 1° le « *Rapport sur les zones franches* » présenté par M. E. Camentron à la séance du 26 février 1915 du Comité d'étude du port franc ; 2° le rapport fait le 21 mai 1915 au même Comité par M. Georges Bord, propriétaire-viticulteur ; 3° le rapport fait le 19 juin 1915 par MM. F. Ginestet et H. Thompson au Syndicat du commerce en gros des vins et spiritueux de la Gironde, sur « la création d'un port franc à Bordeaux ».

Enfin, une dernière condition qui favorise singulièrement la constitution et les progrès de la fonction commerciale des ports est la bonne *organisation du marché à terme*. En effet, les marchandises qui ne viennent dans un port que pour y trouver des possibilités de vente, y font l'objet de nombreuses transactions avant d'être réexportées et le marché à terme est la pierre angulaire de toutes les combinaisons commerciales dont ces marchandises sont l'objet.

Les ports, où le marché à terme est actif et fonctionne bien, sont donc susceptibles de devenir de grands centres de commerce international. Le port du Havre nous offre un exemple très frappant de la vérité de ce que nous venons d'indiquer : c'est, en effet, grâce à la bonne organisation de son marché à terme qu'il a enlevé à Bordeaux le marché des cafés et qu'il concurrence victorieusement Hambourg, alors que pourtant la consommation allemande de cafés est plus forte que la consommation française. Les commerçants du Havre ont, en effet, réussi, en créant, en 1882, la « Caisse liquidation des affaires en marchandises », à donner à leur marché à terme la stabilité et la sécurité, qui manquent le plus souvent à cette institution, sans rien lui enlever de sa souplesse commerciale. La caisse s'interpose entre le vendeur et l'acheteur à terme et prend à son compte tous les risques d'insolvabilité, mais les réduit au strict minimum, en n'acceptant pas de joueurs parmi ses adhérents et en prenant vis-à-vis de ces derniers des précautions spéciales, telles que « l'appel des marges », qui consiste à se réserver le droit de faire verser chaque jour entre ses mains, par le vendeur ou l'acheteur à terme, selon le cas, la différence entre le cours du jour de la transaction et le cours actuel et l' « Original Deposit », qui est une sorte de cautionnement ou de prime d'assurances dont le taux est variable et qu'elle exige pour chaque affaire nouvelle. Elle joue, en outre, le rôle d'une institution de liquidation en opérant par compensation ; les négociants adhérant à la Caisse de liquidation s'y constituent, en effet, des comptes courants (1).

---

(1) Cf. *a*) Paul de Rousiers, *op. cit.*, p. 53 et suiv. ; *b*) *L'organisation du marché commercial de la place du Havre*, article publié par l'*Illustration économique et financière*, n° du 2 août 1919.

Si nous recherchons quelle est la situation du marché à terme de Bordeaux, nous rencontrons le néant le plus absolu. On n'y traite, en fait, les affaires commerciales qu'en disponible et il n'existe pas la moindre réglementation du marché à terme. C'est une importante cause d'infériorité pour un grand port qui aspire à jouer un rôle commercial important et à laquelle il faudra que les autorités compétentes cherchent à porter remède si elles tiennent à ce que se réalise l'espoir qu'elles ont de voir se créer à Bordeaux d'importants marchés internationaux.

SECTION II

LES MARCHÉS INTERNATIONAUX DE LA PLACE DE BORDEAUX

§ 1. — Le passé (1).

Nous n'avons pas l'intention d'étudier en détail ce qu'a été jadis la fonction commerciale du port de Bordeaux, mais nous ne pouvons cependant passer son histoire complètement sous silence, car les raisons de son magnifique épanouissement au cours du XVIII^e^ siècle et pendant la période libre-échangiste du XIX^e^ siècle (1860 à 1892) expliquent celles de son déclin depuis une trentaine d'années.

Nous avons déjà dit que la législation fiscale avait une énorme influence sur la création de marchés dans les ports : c'est en grande partie à cette législation qu'a été due la prospérité du commerce bordelais au cours des deux siècles derniers. Au XVIII^e^ siècle, Bordeaux, qui était déjà le grand marché mondial du vin, devint un important marché de denrées coloniales, grâce à une série de textes législatifs et administratifs qui eurent pour but d'assurer les relations de la France avec ses colonies d'Amérique et de la Côte occidentale d'Afrique et dont l'influence fut considérable. L'ordonnance du 10 juin 1670, interdisant aux étrangers le commerce

(1) Cf. Joinville, *Le commerce de Bordeaux au XVIII^e^ siècle*, thèse Paris, 1908 ; Malvezin, *Histoire du commerce de Bordeaux depuis les origines jusqu'à nos jours ;* de Rousiers, *op. cit.*, chap. IV : « Bordeaux », 1909 ; Blanchard, *Bordeaux*, article paru dans la *Revue de géographie commerciale de Bordeaux*, n° de juill.-déc. 1917.

avec nos possessions d'Amérique ; l'arrêt du Conseil en date du 11 juin 1671, défrayant de tous droits les marchandises chargées en France pour être portées aux Antilles et réduisant à 3 p. 100 le droit de 5 p. 100 établi sur les cargaisons provenant de ces régions ; l'arrêt du 18 septembre 1671, exonérant de tous droits de sortie les denrées destinées aux Côtes de Guinée ; l'arrêt du 10 mai 1677, accordant la même faveur à celles destinées au Canada, enfin les lettres patentes de 1717, qui permirent au port de Bordeaux d'entreposer les denrées coloniales et obligèrent les armateurs à faire revenir leurs vaisseaux directement dans leur port de départ. Ajoutons que le régime douanier de l'époque assurait à Bordeaux un monopole du trafic maritime de la région du Sud-Ouest. Ce port se partageait en effet, avec Marseille, la clientèle des provinces réputées étrangères du Midi, tandis que La Rochelle appartenait aux pays des cinq grosses fermes.

Enfin les produits de choix de la région bordelaise convenaient alors parfaitement au trafic maritime de l'époque et cette riche contrée était aussi capable d'absorber une partie des marchandises de luxe provenant des îles et autres colonies, dont l'importation et l'entrepôt à Bordeaux étaient favorisés par ailleurs. Il n'est donc pas étonnant qu'il s'y soit constitué un grand marché de denrées coloniales (sucres, cafés, rhums, cacaos, cotons, indigos, etc.) récoltées à Sainte-Lucie, la Guadeloupe, la Martinique et Saint-Domingue et la Guyane.

Bordeaux devint en moins d'un siècle le premier port français et son trafic, évalué à 12 millions de livres en 1717, passa à 40 en 1723, à 75 en 1748 et à 250 en 1788, soit le quart du commerce maritime de la France.

La Révolution française, qui amena la guerre avec l'Angleterre, la perte de nos colonies les plus prospères, la suppression des douanes intérieures et celle des privilèges accordés à Bordeaux par les lettres patentes de 1717, porta à son trafic un coup irrémédiable.

De plus, au cours du XIX^e^ siècle, les progrès de la production du sucre de betterave firent passer au second plan le sucre de canne importé des colonies, et Paris enleva à Bordeaux le marché des sucres. Plus récemment encore, la concentration des affaires de café au Havre, favorisée par la

bonne organisation du marché à terme, enleva à notre port ce qui lui restait du marché des cafés. Il suffit pour s'en rendre compte de comparer les chiffres suivants relatifs à l'année 1913 :

Importation totale des cafés en France ...	187.437	tonnes.
Importation des cafés par Le Havre	145.979	»
Importation des cafés par Bordeaux	6.695	»

La même année, le port de Bordeaux en avait réexporté 1.613 tonnes seulement, alors que les sorties de café par Le Havre varient annuellement entre 40 et 50.000 tonnes.

Malgré la perte de nos colonies, qui fit tomber le commerce international de Bordeaux dans un long marasme, un régime douanier favorable le ranima pendant un temps au cours du XIX^e^ siècle. La période du libre-échange, qui s'étend de 1860 à 1892, fut, en effet, une époque qu'il faut marquer aussi d'une pierre blanche dans l'histoire de Bordeaux. Son commerce quadrupla presque de valeur, tandis que sa population doubla : en 1858, le commerce de Bordeaux était estimé à 246 millions ; en 1889, il atteignait 890 millions ; en 1851, elle possédait 123.000 habitants ; en 1891, sa population représentait 250.000 âmes.

Le régime protectionniste (L. organique du 11 janv. 1892 et diverses lois postérieures) a été funeste à la plupart des marchés que les Bordelais avaient réussi à conserver ou à créer dans leur port. Nous avons, en effet, déjà vu que, devant les réclamations des viticulteurs du Bordelais, le gouvernement prohiba, en 1899, l'importation des vins de plus de 12 degrés et supprima les entrepôts spéciaux dans lesquels les coupages de vins indigènes et étrangers se faisaient en franchise des droits de douane et que, de ce fait, Bordeaux perdit sa situation de *marché mondial du vin*. Nous avons dit aussi que le tarif douanier de 1892 enleva à Bordeaux le *marché des bois du Nord*, destinés à la Côte occidentale d'Afrique.

Plus récemment, une série de réglementations maladroites, édictées par l'État pendant la guerre au sujet de l'exportation des *huiles d'olive*, ont fortement compromis le marché de ce produit, établi depuis très longtemps à Bordeaux. Les

consommateurs étrangers, accoutumés depuis des siècles à s'approvisionner en vins, avaient pris l'habitude d'y acheter aussi les produits alimentaires de qualité supérieure. C'est ainsi que naquit, au début du XVIIIe siècle, le commerce des huiles d'olive. Il se développa si bien que les commerçants bordelais durent faire venir des huiles d'olive d'Espagne, d'Italie et quelque peu de nos colonies nord-africaines, pour les réexporter ensuite, après les avoir soigneusement sélectionnées et les avoir mises en bouteilles ou en estagnons.

En 1913, il est sorti de Bordeaux 12.109 quintaux d'huile d'olive au commerce général et 2.078 quintaux seulement au commerce spécial ; la forte différence entre ces deux chiffres nous indique que la majeure partie des huiles exportées étaient d'origine étrangère. La même année, il en était entré 6.653 quintaux dans notre port. Il faut souhaiter, sans trop y compter, qu'après la fin de la crise économique actuelle, le marché des huiles d'olive retrouvera sa prospérité d'avant-guerre (1).

§ 2. — Le présent.

Si nous recherchons quelle est l'importance actuelle de la fonction commerciale du port de Bordeaux, nous nous apercevons qu'elle est minime. Il n'a conservé de son glorieux passé que deux marchés : *celui des morues* pêchées au large de Terre-Neuve et de l'Islande et *celui des rhums* provenant des Antilles. De plus, deux nouveaux marchés s'y sont constitués, il y a quelques années seulement : *celui des caoutchoucs* de nos colonies africaines baignées par le golfe de Guinée et *celui des gommes* récoltées dans le Soudan français.

Fait remarquable, les marchés, qui ont persisté ou ont pu se créer à Bordeaux depuis l'introduction en France du régime protectionniste, sont justement ceux des marchandises qui ne sont pas frappées, ou le sont très peu, par les droits de douane : les produits de la pêche et les produits coloniaux. Cela démontre une fois de plus que la législation

---

(1) Cf. Allotb, *Le commerce des huiles d'olive à Bordeaux*, article publié par *Le Sud-Ouest économique*, n° des 8-23 mai 1921.

fiscale a une importance prépondérante pour la création de grands marchés internationaux dans les ports.

Bordeaux doit sa situation de plus gros *marché de la morue* de pêche française à l'ancienneté de son commerce et à sa situation géographique. Au XIII^e^ siècle déjà, les navires anglais venant chercher les vins à Bordeaux y apportaient des poissons salés et principalement des morues pêchées dans les mers du nord de l'Europe. Lorsque, au cours du XVI^e^ siècle, les Français armèrent eux-mêmes à la grande pêche d'Islande et de Terre-Neuve, les voiliers rapportèrent leurs cargaisons à Bordeaux, qui possédait déjà une clientèle de gros acheteurs et qui offrait, en outre, l'avantage d'un climat tempéré, particulièrement favorable à la préparation de la morue.

Enfin, les régions françaises qui sont de grosses consommatrices de morues sont celles situées au sud de la Loire, et les pays qui en importent le plus sont les pays baignés par la Méditerranée et nos colonies du Sénégal et des Antilles, toutes contrées qui sont dans la zone d'action de Bordeaux, tête de ligne de trois réseaux ferrés et de nombreuses lignes de navigation.

Aussi chaque année, vers les mois de mai-juin et surtout de septembre-novembre, le port de Bordeaux (le seul qui puisse recevoir sans inconvénient une centaine de navires morutiers à la fois) abrite-t-il les voiliers qui y apportent le produit de leur pêche avant de rejoindre leurs ports d'armement : Fécamp, Saint-Malo, Granville, Paimpol, Cancale et autres. Arrivés parfois presque en même temps, ces voiliers, amarrés des corps morts au milieu de la rade, s'échelonnent du pont de pierre jusqu'à la hauteur du cours de la Martinique, évoquant le souvenir de la forêt de mâts, dont le port de Bordeaux offrait autrefois le pittoresque spectacle. Depuis quelques années, l'armement a une tendance à remplacer les voiliers par des chalutiers, dont le rendement est plus avantageux. C'est ainsi qu'en 1921, on a armé en France 50 chalutiers et 106 voiliers pour Terre-Neuve et l'Islande.

Sans doute, dans les dernières années qui ont précédé la guerre, quelques rares sécheries mécaniques se sont créées pour préparer artificiellement la morue à Fécamp, Saint-Malo, Port-de-Bouc, La Pallice, etc., mais aucun de ces

centres n'a réussi à enlever le marché de la morue à Bordeaux, en raison des conditions favorables qui y sont réunies.

Il reçoit encore actuellement les trois quarts de la pêche française de morues. Elles sont préparées dans une trentaine de sécheries, concentrées dans le faubourg de Bègles et occupant ensemble plusieurs centaines de personnes pendant la saison d'hiver.

Il a été importé par mer à Bordeaux en :

1902.....	47.265.032	kilos de morues (importation maxima).
1903.....	21.966.933	» »
1904.....	17.305.619	» »
1905.....	14.117.707	» »
1906.....	14.095.112	» »
1907.....	26.353.296	» »
1908.....	29.580.609	» »
1909.....	36.644.214	» »
1910.....	34.048.325	» »
1911.....	20.450.492	» »
1912.....	14.281.278	» »
1913.....	15.162.978	» »

Pendant la guerre, en raison du petit nombre d'armateurs qui se risquèrent à affronter les dangers de la guerre sous-marine, ces chiffres diminuèrent de moitié environ, mais ils atteignirent le chiffre de 24.164.833 kilos pour la campagne de pêche de 1920. L'armement a donc repris largement son importance d'avant-guerre, grâce surtout à l'emploi de plus nombreux chalutiers. Il faut noter que les autres ports d'importation envoient à Bordeaux, par voie ferrée, une quantité importante de morues venant bénéficier des possibilités de vente que leur offre ce marché. C'est ainsi qu'en 1912, dernière année dont nous avons pu nous procurer les statistiques, Bordeaux a reçu 8.485.000 kilos de morues par chemin de fer.

En 1874, pour encourager la grande pêche et permettre au commerce français de concurrencer la morue norvégienne et anglaise, le gouvernement a institué des primes, tant pour l'armement que pour le commerce d'exportation de la morue expédiée par navires français. La prime à l'exportation, qui depuis 1911 diminue tous les cinq ans de 10 p. 100, est

encore actuellement de 14,40 p. 100. Les droits d'entrée frappant la morue étrangère sont nettement prohibitifs.

Bordeaux, qui est le point de départ de voies ferrées et de lignes de navigation desservant les pays grands consommateurs de morue : l'Espagne, l'Italie, la Grèce, le Levant, la Réunion, l'Algérie, la Tunisie, le Maroc, les Antilles, etc., en exporte de grosses quantités. C'est ainsi qu'en 1913, il est sorti par le port de Bordeaux 70.768 quintaux de morue, dont 26.903 destinés à l'Italie, 13.376 à l'Espagne, 10.497 à la Martinique, 8.248 à la Guadeloupe, 4.708 à la Grèce, 1.508 à la Réunion, 1.483 au Portugal et 1.102 à la Tunisie. L'exportation de la morue a été interdite pendant la guerre pour tous les pays autres que nos colonies et n'a été autorisée à nouveau qu'en mai 1919; depuis, elle a repris très activement en raison de la prime indirecte que constitue la hausse du change espagnol; la prime directe accordée par l'État français n'a plus qu'une influence restreinte par suite de la hausse des prix de vente, conséquence de la guerre.

Les commerçants bordelais commencent à exporter en Amérique du Sud, qui était auparavant approvisionnée en morues anglaises provenant du Labrador, et il est possible que ces nouveaux débouchés deviennent extrêmement intéressants pour eux (1).

Ajoutons, pour terminer, que le commerce de la morue provoque l'exportation d'une certaine quantité de sel destiné à la préparation sommaire de ces poissons à bord, au moment où ils viennent d'être pêchés. Il est sorti en 1913, par le port de Bordeaux, 24 425 quintaux de sel marin provenant des marais salants de la Charente-Inférieure ou de la Vendée ou de sel gemme extrait des salines des Landes et des Basses-Pyrénées. Sur ces 24.425 quintaux de sel, 21.510 quintaux furent exportés vers Saint-Pierre et Miquelon.

Bordeaux est resté le principal port d'importation des *rhums et tafias* en provenance de la Martinique, la Guade-

(1) En ce qui concerne l'industrie et le commerce de la morue à Bordeaux, consulter les articles publiés par *La Revue commerciale de Bordeaux et du Sud-Ouest*, n° 1 de décembre 1911, par le *Sud-Ouest économique*, n° du 23 juin 1921, par le journal *La France de Bordeaux et du Sud-Ouest*, n°s des 21 et 28 nov. 1921.

loupe et la Réunion. C'est ainsi qu'en 1913 il y est entré 73.949 quintaux d'eau-de-vie de mélasse (rhums et tafias), dont 40.194 quintaux en provenance de la Martinique, 24.690 de la Guadeloupe et 8.298 de la Réunion. Pendant la guerre, ces quantités ont notablement augmenté, en raison de la consommation des armées, et en 1920 il est encore entré à Bordeaux 115.422 quintaux. Après avoir été convenablement traités dans les chais des négociants importateurs, ils sont livrés à la consommation française et étrangère. Une certaine quantité de ces rhums et tafias est, en effet, réexportée (5.952 quintaux en 1913) vers l'Amérique du Sud, l'Angleterre, la Belgique et nos colonies.

Les principaux *marchés du caoutchouc* sont Londres (de beaucoup le plus important), qui reçoit les caoutchoucs des plantations asiatiques et les caoutchoucs sylvestres du Brésil, Liverpool, Hambourg, Anvers et Bordeaux, qui se partagent les caoutchoucs sylvestres africains. C'est vers 1898 qu'un effort sérieux fut tenté à Bordeaux par quelques importateurs et courtiers actifs et intelligents pour créer à Bordeaux un marché de caouchouc africain, destiné à concurrencer principalement ceux d'Anvers et de Hambourg. Ils obtinrent que les maisons coloniales de notre place fissent passer leurs caoutchoucs par Bordeaux, au lieu de les exporter directement de nos colonies vers les marchés étrangers, et ils envoyèrent de 1902 à 1913 de nombreuses pétitions et circulaires aux gouverneurs généraux, à la Direction de l'agriculture de l'Afrique occidentale française, ainsi qu'aux divers intéressés pour arriver à faire améliorer et classer les diverses qualités de caoutchouc qu'on trouve dans nos colonies. Les résultats obtenus furent minimes en comparaison de l'effort fourni. Cependant, ils amenèrent progressivement les indigènes à préparer le caoutchouc en lanières ou en plaquettes au lieu d'en faire des boules, ce qui rendit les fraudes plus difficiles, et un organisme, « l'Office guinéen », fut chargé de contrôler et de classer les caoutchoucs avant leur exportation. Pendant qu'ils agissaient sur la production, les commerçants bordelais s'efforçaient de développer le marché du caoutchouc sur notre place et y parvenaient.

On est tenté de se demander comment un marché impor-

tant a pu se créer sur une place où le marché à terme est inexistant ; c'est que justement les transactions sur les caoutchoucs ne peuvent guère se faire qu'au comptant, sur le vu de la marchandise, en raison de la grande variété des qualités et que, par conséquent, l'absence de réglementation du marché à terme ne les a nullement gênées.

Les arrivages de nos colonies, Guinée, Côte d'Ivoire, Congo, augmentèrent progressivement de 1899 jusqu'en 1910, et les réexportations suivirent la même progression. Les années qui précédèrent immédiatement la guerre marquèrent un recul sur les chiffres de 1910, qu'il faut attribuer à la concurrence grandissante des caoutchoucs des plantations asiatiques. Si pendant la guerre il y eut une reprise très sérieuse, elle est due à la fermeture des marchés d'Anvers et de Hambourg, ce qui provoqua l'importation à Bordeaux des caoutchoucs du Congo belge et du Cameroun. Hambourg est encore hors de cause en raison de l'attribution à la France du mandat sur cette ex-colonie allemande, mais le marché d'Anvers a repris son activité et surtout, ce qui est beaucoup plus grave pour Bordeaux, marché du caoutchouc sylvestre africain, la production des plantations asiatiques a quadruplé pendant la guerre, passant de 70.000 tonnes environ en 1914 à 290.000 tonnes en 1919, et a maintenu le caoutchouc à des prix tels que sa récolte en forêt est devenue très peu rémunératrice. Or, on ne peut songer sérieusement à entreprendre des plantations dans nos colonies de l'Afrique occidentale française, en raison de la pénurie de main-d'œuvre ; il est donc à craindre que le marché de Londres, où se concentrent déjà les caoutchoucs brésiliens, de Ceylan et de Malaisie, se développe de plus en plus au détriment de Bordeaux et d'Anvers, marchés des caoutchoucs africains.

Voici, d'après les statistiques de M. Faucher, secrétaire du Syndicat des caoutchoucs, et un des fondateurs du marché de Bordeaux, quelles ont été, depuis 1899, les quantités de caoutchouc qui sont entrées à Bordeaux, en provenance de nos colonies africaines.

1899...	1.755 quintaux.	1902...	6.780 quintaux.
1900...	2.395 »	1903...	11.131 »
1901...	2.353 »	1904...	11.827 »

1905...	13.304 quintaux.	1913...	9.138 quintaux.
1906...	17.160 »	1914...	3.936 »
1907...	15.164 »	1915...	8.515 »
1908...	10.783 »	1916...	19.906 »
1909...	19.875 »	1917...	29.399 »
1910...	23.264 »	1918...	18.527 »
1911...	18.329 »	1919...	27.350 »
1912...	13.649 »		

Il faut noter que ces chiffres sont loin de correspondre aux importations totales de caoutchouc dans ce port, puisque, en 1913, il en est entré, d'après les statistiques de la Douane, 25.436 quintaux, dont 6.082 quintaux provenaient du marché de Londres. Pendant l'année 1913, les réexportations de caoutchouc brut ont atteint 7.004 quintaux, dont 3.434 quintaux destinés aux États-Unis et 1.984 quintaux à l'Angleterre.

En dehors des développements des plantations asiatiques, il est un autre danger qui paraît susceptible de menacer le marché des caoutchoucs de Bordeaux, c'est celui de perdre l'appui qu'il trouvait dans le rôle régional du port. Une importante partie des caoutchoucs entrés à Bordeaux était, en effet, jusqu'à ces temps derniers, expédiée sur les manufactures de Clermont-Ferrand ; or, en raison des prix de fret avantageux pratiqués en 1921 par une compagnie de navigation étrangère faisant escale seulement à La Pallice, une bonne partie des caoutchoucs destinés à Clermont-Ferrand est entrée en France par ce port.

Il convient aussi de signaler que la Chambre de commerce de Marseille et que le « Syndicat professionnel des caoutchoucs, gutta-percha, etc. » de Paris cherchent à créer dans ces villes des ventes régulières de caoutchoucs et peut-être même plus tard un marché à terme.

Il existe à Bordeaux un marché à peu près exclusif des *gommes du Sénégal et de Mauritanie*. Ces gommes sont moins blanches que celles dites arabiques, qui proviennent du Soudan égyptien, principalement du Kordofan, mais sont plus mucilagineuses. Les meilleures qualités des deux provenances se valent et les prix des unes sont tantôt supérieurs, tantôt inférieurs à ceux des autres.

La gomme est produite naturellement dans les contrées très sèches et chaudes du centre de l'Afrique par une espèce d'acacia. Les indigènes du Soudan égyptien, qui la recueillent, enlèvent avec une hache un morceau étroit d'écorce, ce qui augmente considérablement l'exsudation gommeuse. Cette pratique est inconnue au Sénégal et en Mauritanie, sauf chez les Peulhs, peuplade venue d'Orient. Il faut espérer qu'on l'y introduira bientôt, car elle permettrait d'obtenir une production de trois à cinq fois supérieure aux rendements actuels (1). Cette production, qui n'a guère varié depuis 1913, est d'environ 3.000 tonnes par an, alors que celle du Soudan égyptien atteint 15.000 tonnes environ.

Les exportations de gommes de l'Afrique occidentale française, qui variaient régulièrement avant la guerre entre 40 et 50.000 sacs de 85 à 90 kilos, ont été très irrégulières pendant le conflit mondial en raison de la crise des transports qu'il a occasionnée.

Voici, d'après les statistiques qui nous ont été fournies par M. Lalo, un des principaux courtiers en gommes de notre place, quelles ont été les exportations pendant les années 1917, 1918, 1919.

Provenance.	1917	1918	1919.
Bas du fleuve (Sénégal)...	20.000 sacs.	25.000 sacs.	40.000 sacs.
Tombouctou.....	9.000 »	9.000 »	17.000 »
Salabreda.....	3.000 »	3.000 »	12.000 »

Ces gommes, qui sortent par les ports de Dakar et de Konakry, sont destinées pour les neuf dixièmes au marché de Bordeaux, le reste est exporté sur Marseille et Le Havre. Les six gros importateurs de Bordeaux reçoivent des gommes « en sortes », c'est-à dire brutes, et procèdent à leur triage par couleurs et par grosseurs ; il les revendent aussi parfois « en sortes ». Ils recevaient avant la guerre quelques gommes égyptiennes qui arrivaient du Soudan par le chemin de fer de Khartoum à Port-Soudan, sur la mer Rouge, et par les

(1) « Les acacias fournisseurs de gomme arabique », article publié par le journal *Bois et Résineux* du 12 septembre 1920.

cargos de la Compagnie à hélices du Nord, qui desservaient alors notre port.

75 à 80 p. 100 des gommes importées à Bordeaux sont destinées à la confiserie et à la droguerie (confection de bonbons, sirops, etc...), le reste sert en teinturerie pour l'apprêt des étoffes fines et pour la fabrication des papiers. Une quantité importante de ces gommes est réexportée.

Voici, du reste, d'après les statistiques de la douane, quelles ont été en 1913 et en 1920 les entrées et les sorties de gommes exotiques à Bordeaux (commerce général) :

1913

Importations.. 32.521 quintaux, dont 30.100 du Sénégal et 1.265 d'Égypte.
Exportations.. 12.573 quintaux, dont 8.846 quint. pour l'Angleterre.

1920

Importations.. 37.266 quintaux, dont 35.472 quintaux du Sénégal.
Exportations.. 18.754 quintaux, dont 9.851 quint. pour l'Angleterre.

§ 3. — L'avenir.

Le développement de la fonction commerciale du port de Bordeaux dépend avant tout de la législation douanière : amélioration du régime des entrepôts et création d'une zone franche, puisqu'on ne peut espérer une suppression rapide et radicale du protectionnisme, et de l'organisation du marché à terme sur notre place.

On peut cependant prévoir quels sont les marchés susceptibles de s'y créer en raison de sa situation géographique et de ses relations économiques actuelles.

Le marché des tabacs en feuilles est un de ceux qui pourraient s'implanter à Bordeaux ; la preuve en a été faite pendant la guerre. En 1914, il n'existait pas de marché de cette marchandise en France. Les ports allemands de Brême et surtout de Hambourg, grâce à l'activité et à l'initiative de leurs négociants, qui faisaient des avances à leurs correspondants expéditeurs, s'étaient assuré le contrôle de la quasi-totalité de la production de tabac de l'Amérique latine.

Les négociants marseillais, qui avaient fait un effort sérieux pour attirer le marché de ce produit dans leur port, avaient dû y renoncer en 1906 parce que la régie des tabacs, qui détient en France le monopole de l'achat et de la vente des tabacs, s'était adressée à partir de cette époque aux importateurs de Brême (1).

Les marchés allemands étant fermés en 1914, du fait de la guerre, la Chambre de commerce de Bordeaux, encouragée par la Direction des manufactures de tabacs, tenta de détourner ce trafic vers son port et acquit l'outillage et les magasins nécessaires à la manipulation et à la conservation de cette marchandise. Bordeaux était, du reste, particulièrement bien placé pour essayer de prendre la succession des ports allemands, car il est le premier port d'escale pour les vapeurs venant des pays grands producteurs de l'Amérique latine : Brésil, Colombie, Uruguay, Cuba, République Dominicaine, et autres Iles des Antilles, et il peut trouver facilement l'écoulement des tabacs importés en France, en Espagne, au Maroc, en Suisse et en Italie.

La tentative donna au début des résultats satisfaisants, puisque l'importation totale des tabacs, qui était de 94.499 quintaux en 1913 (dont 93.914 quintaux de tabacs en feuilles), passe à 146.209 quintaux en 1915, dont 36.376 furent réexportés par le port au cours de l'année 1916. Mais les importations et les réexportations de tabacs baissèrent progressivement au cours des années suivantes, en raison de la pénurie des moyens de transport, qui s'accentua de plus en plus et parce que la régie française s'adressa directement pour ses achats aux pays producteurs (2). En 1919, les importations totales de tabacs en feuilles et fabriqués n'étaient plus que de 35.073 quintaux et les exportations que de 20.890 quintaux. L'année 1920 a marqué une sérieuse reprise des importations des tabacs en feuilles ; elles ont atteint 122.044 quintaux, dont 24.651 quintaux provenant de la République

(1) *Procès-verbaux de la Chambre de commerce de Marseille,* année 1906, p. 124, et année 1907, p. 139.

(2) Cf. *Bordeaux, marché des tabacs américains,* rapport de M. Baour fait au cours de la Troisième Semaine de l'Amérique latine, tenue à Bordeaux les 20-23 octobre 1918, p. 224.

Dominicaine, 24.069 quintaux de l'Algérie, 11.788 quintaux du Brésil et le reste principalement des États-Unis et de l'Uruguay. Il n'a été réexporté pendant la même année que 6.400 quintaux de tabac en feuilles, surtout pour la Belgique et l'Algérie, mais on ne pourra se rendre compte de la reprise du marché international que lorsque les statistiques de 1921 seront établies et publiées.

On peut donc espérer que Bordeaux deviendra un des marchés européens de cette marchandise, mais il est incontestable que la création d'une zone franche, où des manufactures de tabacs appartenant à des particuliers pourraient s'installer et travailler exclusivement pour l'étranger, favoriserait singulièrement son développement.

Nous avons déjà dit, en étudiant l'industrie de la chocolaterie à Bordeaux, que ce port était très bien placé pour recevoir les cacaos des diverses provenances: Antilles, Amérique centrale, Côte nord-est de l'Amérique du Sud, Brésil, colonies françaises et anglaises baignées par le golfe de Guinée. Les progrès de l'industrie locale, l'existence d'autres chocolateries dans la zone d'action du port de Bordeaux, enfin les relations possibles de Bordeaux avec la Suisse, grand centre de production de chocolat, pourront provoquer à Bordeaux le développement d'un *marché international des cacaos,* qui y existe déjà à l'état embryonnaire, comme le prouvent les statistiques douanières.

Cacaos (en quintaux).

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Commerce général.	Commerce spécial.	Commerce général.	Commerce spécial.
1913....	47.944	16.580	21.495	12
1919....	209.332 (1)	118.642	80.563	59

Nous avons été amené, en étudiant la fonction régionale de Bordeaux, à nous expliquer sur l'importation des céréales sud-américaines à Bordeaux, sur la station céréales de Bas-

(1) Toute la différence entre les chiffres du commerce général et du commerce spécial ne doit pas être attribuée au rôle commercial du port, car le cacao est une des matières premières bénéficiant de l'admission temporaire, que la douane prend en compte au commerce général seulement.

sens et sur les possibilités de *création d'un grand marché de grains* à Bordeaux, nous n'y reviendrons pas ici (1).

Avant la guerre, la France n'importait pas de *viandes frigorifiées,* car le cheptel du pays suffisait largement à la consommation locale; de plus, les droits de douane exigés et les mesures rigoureuses imposées à l'entrée des viandes étrangères, telles que l'obligation de laisser les viscères très putrescibles, attachés dans les quartiers de viande, étaient nettement prohibitifs.

La guerre, qui amena une diminution très sensible de l'élevage du bétail et une augmentation formidable de la consommation de la viande, en raison des besoins des armées en campagne, obligea le gouvernement, sous peine de voir disparaître rapidement le cheptel français, à autoriser et même à favoriser l'importation des viandes congelées (bœufs, moutons et porcs) provenant des pays où l'élevage est très développé, tels que la République Argentine, l'Uruguay, le Chili, le Brésil, le Canada, la Nouvelle-Zélande et nos colonies de l'Algérie, de Madagascar, de l'Afrique occidentale française et du Maroc (2).

Par cette simple énumération des pays producteurs, on peut se rendre compte que le port de Bordeaux était particulièrement bien placé pour importer les viandes frigorifiées; mais pour se livrer à ce trafic spécial il fallait un outillage de manutention rapide et des entrepôts frigorifiques.

La « Compagnie des docks frigorifiques », fondée en 1907, possédait, dès avant la guerre, un entrepôt frigorifique situé avenue Thiers, dans le quartier de La Bastide, et relié au chemin de fer d'Orléans. Il était affecté à la conservation des produits du pays, spécialement à celle des cerneaux destinés à l'exportation, mais il put recevoir 2.000 tonnes environ de viande frigorifiée. La force motrice qu'il utilise est de

---

(1) Cf. Rapport de M. Emmanuel Faure, président du Syndicat des grains et farines de Bordeaux et du Sud-Ouest à la Troisième Semaine de l'Amérique latine, 1918.

(2) Cf. *Les viandes frigorifiées de l'Amérique latine*, rapport de M. Santa Marina, et *Bordeaux, centre d'importation, de stockage et de transit des viandes congelées*, rapport de M. Sères, présentés au IIIe Congrès de l'Amérique latine tenu à Bordeaux en 1918, p. 176, 231 et suiv.

200 HP. environ. La même société construisit un autre entrepôt cours du Médoc, dans les locaux mis à sa disposition par la Chambre de commerce. Il dispose d'une force motrice de 160 HP. Sa capacité lui permet de recevoir 2.500 tonnes de viande congelée.

Les « Frigorifiques de l'alimentation de Bordeaux », société anonyme au capital de 420.000 francs, fondée en 1906, possédaient aussi rue des Douves, à proximité des Abattoirs et du Marché des Capucins, un entrepôt frigorifique servant à la conservation des viandes, poissons et fruits destinés à la consommation locale. Il fut aussi utilisé pour les besoins de l'armée, malgré son éloignement du port et la difficulté des manutentions. Il put recevoir à la fois 400 tonnes de viande frigorifiée ; il a été agrandi récemment et ses chambres frigorifiques ont actuellement une contenance de 1.000 tonnes. Cette société fabrique aussi 12 tonnes de glace par jour pour la consommation locale et prépare les salaisons pour les charcutiers et les jambons d'York en boîtes.

Les Américains établirent à Bassens, pour le ravitaillement de leurs troupes en viande congelée, un vaste frigorifique d'un contenance de 6.000 tonnes, doté d'une force motrice de 1.200 HP. Malheureusement, il a le défaut, commun à tous les entrepôts frigorifiques dont nous avons déjà parlé, quoique à un degré moindre, d'être éloigné du fleuve (850 mètres environ) ; de plus, il est construit avec des matériaux qui font douter de sa résistance à l'épreuve du temps : carton bitumé, amiante et bois.

La guerre finie, ces divers entrepôts, qui avaient fonctionné uniquement pour le service de l'armée, furent rendus à la liberté commerciale et les intéressés (sociétés qui les exploitaient, chambre de commerce, compagnies de chemins de fer et compagnies de navigation) se préoccupèrent des moyens à employer pour attirer dans le port de Bordeaux l'important tonnage de viande frigorifiée que sa situation géographique lui permet d'espérer. Pour atteindre ce but, il était indispensable de compléter l'outillage spécial du port en construisant, sur les bords mêmes de la Garonne, un entrepôt frigorifique permettant des déchargements rapides et bon marché. Le gros défaut des entrepôts frigorifiques borde-

lais était, en effet, leur éloignement du fleuve qui rendait nécessaires des manutentions longues et coûteuses, pendant lesquelles la couche superficielle de la viande risquait de se décongeler et d'amener une moisissure rapide. Pour remédier à cette situation, la « Compagnie des docks frigorifiques » élargit ses bases et se transforma, le 1er mars 1920, en « Compagnie des entrepôts frigorifiques et docks de la Gironde », société anonyme au capital de 1.750.000 francs, et fit construire à Bassens un vaste établissement en bordure même du fleuve et relié aux voies ferrées de la Compagnie d'Orléans.

Ce nouvel entrepôt, d'une capacité de 4.000 tonnes, est muni de tous les perfectionnements modernes, en particulier d'un transporteur mécanique qui prend les viandes dans la cale de navire et les transporte dans les salles froides, à raison de 70 tonnes à l'heure. Il porte le nom de « Gare frigo-maritime de Bordeaux-Bassens », ce qui indique bien son but, qui est d'assurer le déchargement et la conservation des marchandises dans les meilleures conditions possibles, en attendant qu'elles soient expédiées par wagons isothermes vers les lieux de consommation ou vers les divers entrepôts de stockage bordelais (1).

Le port de Bordeaux est donc, à l'heure actuelle, doté de l'outillage perfectionné nécessaire au trafic des viandes frigorifiées. Il reste à savoir si les résultats répondront aux efforts qui ont été réalisés.

Pendant la guerre, les importations de viandes frigorifiques y ont atteint les chiffres suivants :

1914.....	1.208 tonnes.	1917.....	14.432 tonnes.
1915.....	24.916 »	1918.....	19.705 »
1916.....	19.040 »	1919.....	17.765 »

En raison des stocks accumulés par les services du ravitaillement civil, et dont la population se méfiait à juste titre, aucun navire frigorifique ne fut déchargé à Bordeaux pen-

(1) Cf. Article de M. André Delpon, administrateur délégué de la « Compagnie des entrepôts frigorifiques et docks de la Gironde », publié par *Le Sud-Ouest économique*, nº du 8 novembre 1921.

dant le deuxième semestre 1920. Il est à croire que l'année 1921 aura amené un relèvement des entrées de viandes frigorifiées à Bordeaux, en raison de la mise en service de la gare frigo-maritime de Bordeaux-Bassens, qui assure une conservation parfaite de ces viandes. Les réexportations ont été jusqu'ici assez minimes, mais il semble que notre port soit capable de devenir un marché important de cette marchandise et de desservir la Suisse, l'Europe centrale, le nord de l'Italie et de l'Espagne, d'autant plus qu'elle peut actuellement entrer et sortir de France en franchise de droits de douanes.

Il est un autre marché susceptible d'être créé à Bordeaux et dont l'importance peut être très grande pour l'avenir de notre port, c'est le *marché de nos bois coloniaux*. Parmi les bois coloniaux, il faut distinguer les bois précieux et les bois communs. Dès avant la guerre, il existait au Havre un marché assez actif de bois précieux, principalement d'acajou et d'ébène. Ces bois, provenant d'Amérique ou de nos colonies africaines, sont attirés dans ce port par la facilité des communications avec Paris, grand centre français d'ébénisterie, industrie qui utilise principalement ces bois. Les bois communs de nos colonies n'étaient, au contraire, pas importés en France, du moins directement, et le grand marché de ces bois, dont le plus connu est encore l'okoumé, quoiqu'il existe bien d'autres essences utilisables, était à Hambourg. Grâce aux bas prix du fret pratiqués par les compagnies de navigation allemandes, nos compagnies coloniales avaient, en effet, intérêt à faire passer par Hambourg les bois provenant de leurs exploitations forestières. Aussi voyait-on la Régie française des tabacs acheter sur le marché de Hambourg non seulement les tabacs de provenance étrangère, mais encore l'okoumé de nos propres colonies, dont elle avait besoin pour la fabrication des boîtes de cigares.

La mise en coupe réglée de nos forêts françaises pendant la guerre, nécessitée par les besoins de la Défense nationale, l'énorme quantité de bois d'œuvre indispensable pendant une dizaine d'années à la reconstitution des pays envahis et les prix prohibitifs des bois du Nord résultant de notre change déplorable, ont mis en lumière l'erreur que nous avions com-

mise en nous désintéressant de l'exploitation de nos magnifiques forêts coloniales du Gabon, de la Côte d'Ivoire, du Congo et de la Guyane, et un courant d'opinion s'est formé pour la création en France d'un grand marché de bois coloniaux. Tous les journaux s'occupant des questions économiques, coloniales, ou des industries du bois, ont publié un grand nombre d'articles sur la question (1); des missions ont été envoyées en Afrique occidentale et en Afrique équatoriale; mais il faut bien ajouter que, si cet ensemble de documents a servi à préciser nettement les données du problème, on ne peut encore dire qu'il ait été pratiquement résolu. Il convient cependant de noter qu'une entreprise disposant de capitaux très importants, puisque c'est le « Consortium forestier des grands réseaux français » (État, Nord, Est, P.-L.-M., Orléans et Midi) a été créé en 1916. Après l'envoi de missions d'études, il demanda et obtint, en 1920, de vastes concessions au Gabon et il a dû commencer l'importation en France des bois de cette colonie (2).

Mais il ne faut pas se faire d'illusions sur les difficultés de l'œuvre à accomplir avant que nous puissions voir un grand marché de bois coloniaux se développer dans un de nos ports. Nous ne pouvons que les signaler ici : 1° rareté de la main-d'œuvre indigène pour l'exploitation en forêt et le transport des arbres dans les ports d'embarquement; 2° cherté excessive du fret de nos colonies pour les ports français; 3° ignorance de la clientèle française sur l'utilisation possible des bois coloniaux.

Deux ports semblent susceptibles de devenir le centre de ce marché : Le Havre, où existe déjà un marché de bois exotiques précieux et qui a l'avantage d'être à proximité des pays dévastés; Bordeaux, qui est le port le plus rapproché de nos colonies exportatrices de bois, qui est déjà en relations très

---

(1) Cf. parmi bien d'autres : *L'Illustration économique et financière*, n° du 26 juillet 1919 : *Nos bois coloniaux, salut de nos forêts de France; Actes de l'Institut colonial de Bordeaux :* 1° *Quelques notes sur les bois coloniaux*, par E. Camentron; 2° *Bois coloniaux*, du même auteur, 1919; 3° *Essais de bois coloniaux pendant la guerre au centre de bois de Bordeaux*, par E. Buffault, etc.

(2) Cf. *Les grands réseaux français ont entrepris l'exploitation des bois du Gabon*, article publié par la *Journée industrielle* du 18 août 1921.

suivies avec elles et est ainsi capable d'offrir un fret de retour abondant aux navires chargés de bois coloniaux, parce que beaucoup d'entreprises, ayant des comptoirs en Afrique occidentale française ou en Afrique équatoriale française, ont leur principal établissement dans ce port. Nous avons vu aussi que l'industrie du meuble s'y est beaucoup développée depuis quelques années ainsi que dans d'autres centres de la région du Sud-Ouest. La Chambre de commerce de Bordeaux et les autorités locales intéressées étudient sérieusement cette question ; c'est ainsi qu'à la foire d'échantillons, qui doit avoir lieu en juin 1922, les industriels pourront trouver une exposition très complète de bois coloniaux des diverses essences avec des indications pratiques sur leur utilisation possible. Un Congrès des bois coloniaux doit aussi se réunir à Bordeaux à la même époque. De plus, un groupe d'industriels et de commerçants bordelais aurait, paraît-il, décidé, tout dernièrement, de créer une société anonyme ayant pour objet l'importation des bois coloniaux dans notre port. Lequel des deux ports du Havre ou de Bordeaux l'emportera? C'est ce que seul l'avenir peut nous apprendre.

Il est enfin un dernier marché dont nous croyons l'établissement possible à Bordeaux, c'est celui des *bananes* des îles Canaries et de la Guinée française. Ces pays sont, avec la Floride et la Jamaïque, les principaux pays producteurs de ce fruit, dont la consommation augmente de plus en plus en France. Le grand marché européen des bananes est à Londres et, jusqu'en 1912, l'importation en France se faisait de Londres sur Paris, le principal centre de consommation, par l'intermédiaire des ports du Nord, tels que Dunkerque, Boulogne et Dieppe. En 1912, la Compagnie d'Orléans décida une des principales maisons de Paris à tenter l'importation des bananes des îles Canaries par Bordeaux, d'où la Compagnie d'Orléans les transporterait sur Paris par un service accéléré de petite vitesse, de façon à éviter que ces fruits délicats se gâtent en cours de route.

Le nouveau service, organisé en liaison avec une ligne de navigation directe Santa-Cruz de Ténériffe-Bordeaux, réussit parfaitement et il fut importé, en 1913, 67.015 quintaux de bananes.

Nous avons vu, en étudiant les lignes de navigation desservant le port de Bordeaux, qu'en 1921 deux lignes directes étaient établies entre ce port et les îles Canaries ; aussi est-il entré 141.600 quintaux de bananes à Bordeaux pendant cette dernière année. Il convient toutefois de signaler que le port de Rouen a détourné tout récemment une partie de ce trafic au détriment de Bordeaux. Il faut espérer que les facilités nouvelles qui viennent d'être mises à la disposition des importateurs à la gare frigo-maritime de Bordeaux-Bassens, amèneront la création dans notre port d'un marché des bananes des Canaries et aussi de Guinée qui, quoique excellentes, sont jusqu'ici très peu connues par les consommateurs français.

CONCLUSIONS

De l'examen de la place occupée par le port de Bordeaux parmi les ports français et des diverses fonctions qu'il remplit, nous pouvons conclure que, dès à présent, il constitue un magnifique organisme économique, à la prospérité duquel le pays tout entier est intéressé et que les possibilités d'avenir s'ouvrant devant lui l'appellent à prendre, parmi les établissements maritimes français, une situation de tout premier ordre.

Après avoir surmonté, à la fin du XIX^e^ siècle, une crise qui lui était particulière, chacune des dernières années qui ont précédé la guerre, marqua pour lui de nouveaux progrès techniques et économiques, et cela grâce à la persévérance tenace de sa Chambre de commerce, aidée dans son œuvre par le Service des ponts et chaussées, mais aussi grâce à la bonne fortune qu'il eut de trouver dans son arrière-pays un fret de sortie lourd (poteaux de mines) convenant parfaitement aux conditions de la navigation moderne et dont l'absence est si préjudiciable à presque tous les autres ports français. La présence à Bordeaux des bois de pin de la forêt landaise, dont ne peuvent se passer les mines de charbon anglaises, a permis d'y importer la houille dans des conditions particulières de bon marché, pour le plus grand profit de son développement industriel, et de multiplier ses relations avec l'Angleterre, pays où sont concentrés les principaux marchés internationaux des produits du monde entier.

Sa situation géographique, qui fait de lui l'avant port de l'Europe vers l'Amérique latine et la métropole de nos colonies africaines, est un des meilleurs gages de sa prospérité future.

La guerre a favorisé le port de Bordeaux en provoquant la réalisation rapide de perfectionnements techniques qu'il aurait dû attendre encore longtemps des pouvoirs publics, si

ceux-ci n'avaient été pressés par les impérieuses nécessités du ravitaillement des armées et de la population civile. De plus, elle a amené la création à Bordeaux de nombreuses industries nouvelles qui, montées pour les besoins de la Défense nationale, y sont, bien entendu, demeurées après la cessation des hostilités.

La diversité des sources de trafic du port de Bordeaux et l'équilibre qui tend à s'établir entre ses diverses fonctions (fonction régionale, fonction industrielle et fonction commerciale) font bien augurer de son avenir et lui permettent de réagir actuellement d'une façon tout à fait remarquable contre la crise économique, dont tous les ports du monde subissent plus ou moins les conséquences.

Contrairement à ce qui s'est passé dans l'évolution historique de la plupart des autres grands ports, chez lesquels la *fonction régionale* n'est apparue qu'assez tard, le port de Bordeaux a toujours joué dans le passé un rôle régional important et ses relations avec son arrière-pays occupent encore aujourd'hui une place prépondérante dans son trafic. Il suffit pour s'en rendre compte de comparer, comme nous l'avons fait, les valeurs et surtout les poids des diverses marchandises importées ou exportées par son intermédiaire et de rechercher leur provenance ou leur destination.

Ce fait est extrêmement heureux pour Bordeaux, car le fret attiré dans un port par sa fonction régionale est, en général, lourd et volumineux et convient parfaitement à la navigation moderne. Étant donné le peu d'importance actuelle de l'industrie dans le sud-ouest de la France, nous ne croyons pas que la fonction régionale de Bordeaux soit susceptible de progresser sérieusement d'ici quelques années; mais lorsque les forces hydro-électriques des Pyrénées et du bassin de la Dordogne, qu'on est en train de méthodiquement capter, permettront de distribuer la force motrice à bon marché dans toute la région du Sud Ouest, de très grands espoirs seront permis.

L'amélioration des canaux du Midi et leur raccordement au réseau fluvial du reste du pays, tant désirés par les riverains, seront aussi susceptibles de développer sérieusement la fonction régionale du port de Bordeaux.

Nous avons vu, en étudiant la *fonction industrielle* du port, quelle extension avaient prise à Bordeaux les industries chimiques et alimentaires de 1870 à 1913 et il est facile de se rendre compte, par les dates de fondation des entreprises, du bourgeonnement d'usines les plus diverses (particulièrement des industries métallurgiques) que la guerre y a provoqué. Aussi, à notre avis, est-ce la fonction industrielle du port qui est susceptible de lui apporter le plus rapidement un accroissement de tonnage important; mais, en raison des capitaux considérables qu'il est nécessaire, actuellement, d'investir pour monter une industrie, il faut s'attendre, pendant quelques années, à un arrêt dans la fondation de nouvelles entreprises. L'augmentation de trafic, que nous prévoyons pour la période qui suivra immédiatement la fin de la crise économique, sera donc, croyons-nous, provoquée surtout par le développement des entreprises actuellement existantes. Malgré ce pronostic, nous avons noté au passage les industries dont la création nous a semblé possible à Bordeaux dans un avenir plus ou moins lointain.

Des trois fonctions remplies par le port de Bordeaux, c'est la *fonction commerciale* qui laisse le plus à désirer, elle qui fit sa prospérité au cours du XVIII^e^ siècle. Et cependant, nous avons vu qu'elle présente aussi des possibilités remarquables de progrès, en raison de la situation géographique de notre port et de ses relations d'affaires avec l'Afrique française et l'Amérique latine, à la condition toutefois que la création de marchés internationaux y soit facilitée par l'organisation du marché à terme et par un régime douanier favorable.

L'activité simultanée des trois fonctions du port de Bordeaux est une de ses meilleures chances d'avenir, car il est un des rares ports français à fonctions multiples. Or de tels établissements maritimes sont les seuls qui répondent parfaitement aux besoins de la navigation moderne, grâce à la variété des éléments de fret qu'elle peut y trouver. En effet, la fonction régionale et la fonction industrielle fournissent principalement au port du fret lourd, tandis que la fonction commerciale ne leur amène, en général, que le trafic des marchandises légères, dont la manutention et la mise en entrepôt sont faciles; aussi leur coexistence dans un même

port permet-elle aux armateurs d'utiliser à la fois la pleine capacité et la portée en lourd complète de leurs navires.

Enfin, ce qui importe le plus aux armateurs des grands navires modernes, c'est de trouver dans un port une quantité de marchandises suffisante pour assurer leur chargement; or, pour arriver à ce résultat, il n'est pas non plus indifférent que les trois fonctions possibles du port soient également développées. La diversité des sources de trafic contribue à l'abondance des marchandises, car les diverses fonctions sont étroitement solidaires entre elles et, de par la grande loi de la concentration du fret, le trafic appelle le trafic (1). Nous avons pu vérifier cette loi à maintes reprises au cours de l'étude que nous achevons maintenant. C'est ainsi que la création d'un marché du caoutchouc africain à Bordeaux a été amené par les importations des manufacturiers de Clermont-Ferrand; que le marché de la morue, dont Bordeaux a pour ainsi dire le monopole, a pour support une consommation régionale importante; que l'exportation des poteaux de mines des Landes facilite l'importation de la houille anglaise, dont une bonne partie est destinée aux industries locales; que les entrées des peaux en laine d'Amérique du Sud pour le centre régional de Mazamet provoquent entre Bordeaux et l'Argentine un mouvement maritime susceptible de favoriser l'exportation des produits de l'industrie bordelaise des conserves alimentaires et le commerce des vins; que le développement de l'agriculture, et en particulier de la viticulture dans la région du Sud-Ouest, a amené la création, à Bordeaux, de vastes usines d'engrais chimiques, de sulfate de cuivre et de raffinage de soufre et y a attiré des importations considérables de phosphates, de pyrites et de nitrates.

Les commerçants et industriels de Bordeaux ont le plus grand intérêt à ne pas s'ignorer mutuellement et à favoriser le développement agricole et industriel du Sud-Ouest. De même, les habitants de cette région ne sauraient, sans en souffrir gravement, se désintéresser de l'avenir du port de Bordeaux. Ce fut trop souvent le cas avant la guerre. Pous-

(1) Cf. Sauvaire-Jourdan, *Le port de Bordeaux, son rôle économique, son avenir* (conférence du 2 mai 1919); et *Le port de Bordeaux, son rôle économique*, article paru dans le n° 1 de la *Revue des Deux-Mers*.

sant à l'excès l'individualisme français et tournés presque exclusivement vers le commerce des vins et les entreprises coloniales, les Bordelais se désintéressaient plus ou moins de la région du Sud-Ouest. Fort heureusement, la grande leçon de solidarité, qu'a donnée la guerre à tous les Français, n'a pas été perdue; les autorités constituées et les principaux commerçants et industriels de Bordeaux et du Sud-Ouest ont nettement saisi que la fortune du port de Bordeaux est étroitement associée à celle de son arrière-pays et réciproquement, aussi s'emploient-ils à faire pénétrer cette idée dans la masse. Nous avons trouvé, au cours de notre travail, un exemple intéressant de cette nouvelle tournure d'esprit dans l'initiative qu'a prise la Chambre de commerce de Bordeaux lorsqu'en 1918, le ministre du Commerce et de l'Industrie lui proposa de devenir la tête d'un des groupements économiques de chambres de commerce qu'il voulait créer: elle n'accepta, en effet, qu'après avoir obtenu du ministre l'assurance que toutes les chambres de commerce, dont les circonscriptions se trouvaient dans la zone d'attraction du port de Bordeaux, seraient autorisées à adhérer audit groupement.

L'activité que déploie le Comité du nouvel organisme économique depuis sa fondation et l'empressement, que mettent les présidents et les délégués des chambres de commerce en faisant partie, à assister aux assemblées périodiques sont aussi d'heureux symptômes.

Ils prouvent que les représentants les plus qualifiés du commerce et de l'industrie du Sud-Ouest ont conscience des liens de solidarité économique existant déjà et appelés à se multiplier encore dans l'avenir, pour le plus grand bien du pays tout entier, entre le port de Bordeaux et la région qu'il dessert.

Vu : Pour le Doyen,
L'Assesseur délégué,
C. DE BOECK.

Vu : *Le Président de la Thèse,*
J. LESCURE.

Vu et permis d'imprimer :
Bordeaux, le 26 mai 1922.
Le Recteur de l'Académie,
Pour le Recteur :
Le Vice-Président du Conseil de l'Université,
E. FALLOT.

Les visas exigés par les règlements ne sont donnés qu'au point de vue de l'ordre public et des bonnes mœurs (Délibération de la Faculté du 12 août 1879).

ANNEXES

Import

COMMERC

	MARCHANDISES	1863	1905	1906	1907	1908	1909
		Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mé
1	Bois communs	1.871.768	1.392.093	1.724.322	1.414.660	1.730.342	1.282.09
2	Peaux et pelleteries brutes	17.997	15.480	18.168	13.226	13.222	10.19
3	Café	123.597	42.359	58.343	43.526	53.589	75.19
4	Laines	11.580	136.807	119.277	166.769	157.101	220.31
5	Sucres bruts ou raffinés	213.238	54.727	49.712	69.960	100.225	86.59
6	Poissons frais, secs, salés, conservés	73.747	227.559	247.019	360.871	423.750	456.10
7	Tabacs en feuilles et fabriqués	51.860	68.902	62.496	66.999	63.453	45.28
8	Cacao	10.287	32.228	27.666	33.549	40.307	32.90
9	Graisses animales autres que de poisson	23.947	13.736	15.207	24.953	36.885	8.35
10	Céréales (grains et farines)	12.065	353.799	569.199	740.705	266.420	321.07
11	Houille crue et carbonisée	1.553.526	8.586.851	9.899.375	12.400.004	13.801.550	14.688.96
12	Gommes pures (1)	17.211	26.810	29.989	31.634	26.823	30.68
13	Graines et fruits oléagineux	90.550	325.882	292.460	296.375	319.236	440.15
14	Eaux-de-vie et esprits	63.112	74.500	95.334	107.048	129.822	129.03
15	Lait, beurre et fromages	20.311	23.160	27.413	28.336	29.086	26.89
16	Armes, poudres et munitions	—	262	340	347	106	—
17	Tissus de laine	846	1.348	1.135	840	613	48
18	Tissus de coton	1.568	22.749	22.404	17.197	18.567	17.05
19	Phosphates naturels	—	556.469	762.498	863.052	1.202.065	1.026.87
20	Riz	33.730	252.623	323.262	211.253	184.264	276.36
21	Cuivre	9.890	2.469	1.396	1.449	21.706	39.39
22	Coton en laine	17.618	11.226	18.838	7.765	2.474	1.23
23	Bâtiments de mer	—	—	—	—	—	—
24	Poivre	3.304	4.310	6.133	7.321	6.170	3.99
25	Huiles végétales fixes	22.318	42.472	40.574	41.621	39.293	27.62
26	Fer, fonte et acier	219.342	62.368	69.403	93.668	249.011	109.39
27	Vins	9.927	541.802	579.320	441.167	623.657	767.27
28	Produits chimiques	33.125	350.955	366.096	219.325	292.030	268.33
29	Viandes salées	32.086	5.654	7.793	21.292	18.354	7.83
30	Bois exotiques	44.244	29.090	26.125	31.738	34.898	63.09
31	Vanille	67	685	510	174	221	26
32	Caoutchoucs	—	24.227	24.286	28.831	19.710	34.32
33	Autres articles	443.910	1.440.372	1.470.218	1.792.497	1.586.093	1.322.34
	TOTAUX	5.025.771	14.699.747	16.956.311	19.588.152	21.491.043	22.319.73

(1) Depuis 1910, les gemmes se trouvent fondues dans la désignation « Gommes pures ».

ions (Quantités)

GÉNÉRAL

1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	
Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	
1.547.460	1.427.270	1.401.380	1.771.780	1.043.970	84.850	263.320	480.040	196.540	1
14.815	16.311	14.521	16.118	13.906	4.771	29.337	103.496	21.478	2
58.604	68.619	74.722	66.954	46.928	98.070	110.512	102.446	25.112	3
220.954	222.547	237.151	209.367	139.982	269.427	318.594	284.502	70.865	4
120.016	115.292	147.650	84.730	139.588	438.995	596.185	709.706	22.608	5
437.378	312.459	274.394	277.280	208.589	271.140	288.022	297.426	145.023	6
67.218	58.740	90.964	94.499	93.925	146.209	106.074	62.597	33.968	7
41.202	43.718	35.988	47.944	49.737	76.493	85.118	236.638	194.261	8
—	41.306	49.779	28.505	24.261	54.818	85.155	113.274	58.966	9
1.123.297	2.593.218	1.052.462	2.153.890	2.995.369	6.567.961	6.274.674	8.188.452	4.403.203	10
14.228.902	14.654.260	15.152.190	17.872.860	15.834.340	17.271.110	16.921.270	15.246.190	18.309.060	11
33.765	37.808	45.048	38.224	28.569	30.835	33.228	20.587	26.768	12
615.156	470.847	712.229	790.815	875.666	719.265	611.087	564.785	455.705	13
155.851	147.927	139.730	172.147	199.258	269.713	504.320	951.562	315.672	14
29.661	31.113	28.840	31.474	28.051	24.511	32.090	148.593	65.684	15
313	185	—	—	—	127.672	376.301	962.563	426.938	16
470	367	323	338	2.040	45.408	170.514	4.855	6.530	17
21.333	21.539	16.658	10.569	11.855	55.161	108.396	16.009	42.149	18
1.476.452	1.594.105	1.663.915	1.704.916	1.289.955	595.420	472.114	593.890	320.400	19
356.681	256.126	103.088	297.082	516.363	171.994	108.735	148.505	54.604	20
32.462	45.137	51.916	58.507	41.226	102.776	270.943	524.291	491.358	21
—	—	—	3.489	2.792	57.727	89.034	153.891	55.654	22
—	—	24.592	275.690	25.424	—	39.110	—	75.192	23
1.009	3.320	3.896	5.209	—	—	—	—	—	24
43.680	35.483	39.675	26.759	26.007	38.299	49.446	35.566	51.268	25
90.065	97.093	101.367	73.213	80.174	932.735	1.825.220	3.260.003	2.116.824	26
883.194	1.066.869	721.111	637.007	470.428	264.508	662.002	760.311	447.482	27
343.616	408.399	415.514	520.950	430.608	849.538	1.301.203	1.973.964	1.694.706	28
—	9.542	9.877	3.877	19.832	196.768	87.899	159.031	187.609	29
110.120	124.250	82.040	124.320	120.420	—	54.820	33.020	51.910	30
190	256	338	228	287	444	—	—	—	31
41.935	39.568	34.846	25.436	15.026	36.631	51.842	46.986	20.128	32
1.980.575	2.146.870	2.205.667	2.367.501	2.063.928	2.757.528	3.846.674	3.897.250	4.034.704	33
24.076.374	26.090.544	24.931.867	29.791.678	26.838.504	32.560.777	35.773.239	40.080.429	34.422.369	

Export

COMMERC

	MARCHANDISES	1863	1905	1906	1907	1908	1909
		Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mé
1	Vins	774.488	942.264	902.833	1.077.457	918.493	953.190
2	Eaux-de-vie et esprits	106.205	106.794	119.583	123.138	102.809	113.583
3	Fruits de table	97.022	405.049	230.921	329.024	405.996	364.873
4	Poissons frais, secs, salés	51.738	135.549	92.694	96.458	167.956	202.759
5	Tissus de soie	582	242	264	251	117	83
6	Orfèvrerie et bijouterie	21	97	174	128	144	124
7	Vêtements et lingerie	4.212	5.935	5.068	7.245	6.356	5.099
8	Tissus de laine	2.074	5.957	7.418	6.670	4.594	4.090
9	Peaux préparées	3.622	13.919	16.818	17.311	14.937	15.881
10	Tissus de coton	9.130	39.573	40.950	34.283	35.789	33.214
11	Poteries, verres et cristaux	90.413	201.181	217.871	219.954	195.425	199.163
12	Céréales (grains et farines)	82.501	38.842	—	23.312	12.311	14.310
13	Sucres bruts ou raffinés	24.378	54.698	52.900	62.925	83.593	84.363
14	Produits chimiques	12.063	376.650	325.714	447.858	478.484	588.123
15	Papier et ses applications	18.872	68.594	87.700	91.683	76.015	70.934
16	Outils et ouvrages en métaux	9.431	50.645	75.112	44.312	64.662	27.632
17	Gemmes et résines brutes (1)	24.449	449.229	281.767	314.986	397.076	474.409
18	Café	—	10.681	9.538	8.744	8.060	11.622
19	Bois communs	241.302	3.071.904	3.230.811	4.064.197	3.584.687	2.944.770
20	Tissus de lin, de chanvre et de ramie	2.009	—	6.404	—	—	—
21	Huiles végétales fixes	18.028	25.648	12.884	15.191	17.037	15.171
22	Peaux et pelleteries brutes	—	24.834	28.080	38.165	18.962	39.230
23	Gommes pures (1)	4.159	14.328	20.022	22.306	13.991	13.643
24	Graines à ensemencer	11.546	16.349	6.435	8.424	—	20.327
25	Drilles	—	33.355	39.243	59.337	19.869	44.471
26	Laines	532	42.811	42.932	43.642	45.187	55.858
27	Parfumerie et savons	1.619	20.025	19.981	20.951	21.216	23.841
28	Riz	31.560	54.832	71.796	81.765	57.746	52.989
29	Viandes salées	7.776	9.717	8.652	10.520	9.138	11.140
30	Fer, fonte et acier	—	106.293	72.508	42.047	116.389	255.022
31	Armes, poudres et munitions	—	1.205	1.223	1.510	2.282	3.440
32	Liège ouvré	5.815	5.473	4.199	3.773	4.467	6.779
33	Pommes de terre	32.989	307.009	148.845	182.449	227.080	307.150
34	Lait, beurre et fromages	3.533	16.335	15.626	19.549	17.943	22.291
35	Tabacs en feuilles et fabriqués	1.128	1.728	3.229	3.394	2.848	3.370
36	Caoutchoucs	—	16.591	15.618	15.647	10.897	16.977
37	Autres articles	941.889	1.586.987	1.676.986	1.887.396	1.690.509	1.617.905
	TOTAUX	2.618.086	8.251.323	7.892.799	9.426.002	8.833.065	8.617.809

(1) Depuis 1910, les gommes se trouvent fondues dans les « Gemmes et résines ».

tions (Quantités)

GÉNÉRAL

1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	
Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	Quint. mét.	
1.153.893	801.295	1.021.035	804.537	615.214	355.157	392.415	203.118	262.100	1
85.393	96.414	92.678	140.242	76.734	54.710	60.922	45.345	22.575	2
221.426	293.300	318.600	247.175	209.331	172.010	153.983	103.905	76.452	3
239.667	148.467	96.219	112.469	81.756	47.279	42.286	14.042	3.882	4
146	167	89	148	1.730	14.678	24.484	10.154	5.727	5
197	225	146	54	24	27	53	29	29	6
5.132	5.342	5.189	3.299	3.806	6.629	10.018	8.159	4.347	7
3.740	3.906	6.174	6.220	4.443	1.017	3.776	3.281	1.594	8
11.808	19.048	17.044	16.194	11.092	11.537	13.454	7.706	2.363	9
38.786	40.009	31.056	26.606	25.182	20.436	38.056	31.994	12.949	10
201.320	204.665	205.563	218.712	169.062	139.593	214.310	120.479	90.482	11
10.068	15.679	19.217	—	—	—	27.044	39.511	156.513	12
77.047	86.916	74.239	105.262	77.164	48.557	26.933	—	—	13
794.990	805.214	607.994	624.531	458.445	311.431	310.635	350.034	259.805	14
65.091	62.136	75.888	84.486	84.522	75.773	89.500	83.436	70.442	15
79.649	74.421	73.447	59.435	85.538	24.652	26.142	28.799	15.780	16
543.285	564.831	646.299	439.759	439.388	416.893	239.416	184.006	153.543	17
7.387	14.143	12.418	16.133	3.507	6.212	5.198	6.438	—	18
2.830.550	3.304.650	3.368.700	4.132.720	4.011.820	3.250.570	2.022.610	3.587.360	3.013.580	19
819	689	955	1.471	971	—	—	831	977	20
67.562	43.830	42.934	48.236	44.691	65.168	39.580	18.728	3.697	21
29.653	25.294	32.225	23.960	23.645	25.598	15.347	5.185	4.405	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	23
17.876	18.872	17.005	14.902	11.243	19.894	64.607	20.949	11.561	24
42.327	43.170	62.474	59.555	47.845	32.110	25.270	27.861	9.942	25
61.018	44.514	65.829	38.361	51.628	3.004	3.158	—	—	26
26.917	30.395	32.385	24.493	20.849	30.324	41.601	28.307	12.490	27
89.039	61.278	24.861	14.572	104.285	79.019	36.105	8.058	—	28
5.997	2.251	2.316	3.259	2.513	—	—	—	—	29
53.322	41.095	114.806	128.965	156.243	105.311	77.804	29.719	10.746	30
3.956	3.236	2.662	3.214	2.639	3.447	24.506	18.463	—	31
8.597	9.042	9.345	9.874	11.137	6.227	—	—	—	32
358.350	586.241	260.429	263.011	111.579	270.542	58.015	47.119	38.587	33
30.057	30.487	37.913	35.596	30.153	32.011	42.200	18.920	11.677	34
3.973	2.306	3.420	3.730	3.126	9.346	36.376	14.550	4.783	35
26.273	19.624	15.260	7.004	5.942	1.969	8.792	4.423	2.047	36
2.210.012	2.271.419	2.548.203	2.947.979	2.734.856	2.447.874	2.951.475	3.084.880	6.868.529	37
9.405.323	9.774.571	10.035.017	10.666.164	9.722.103	8.089.005	7.126.071	8.164.789	11.129.610	

Importa

COMMERC

	MARCHANDISES	1863	1905	1906	1907	1908	1909
		Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1	Bois communs	23.386.864	21.929.000	27.388.000	22.644.000	27.109.000	15.630.000
2	Peaux et pelleteries brutes	5.385.546	5.186.000	5.750.000	3.537.000	3.029.000	3.203.000
3	Café	24.918.390	4.405.000	6.068.000	4.440.000	5.439.000	7.820.000
4	Laines	3.972.108	28.720.000	26.708.000	39.522.000	32.042.000	50.893.000
5	Sucres bruts ou raffinés	13.184.630	1.697.000	1.243.000	1.819.000	3.007.000	2.685.000
6	Poissons frais, secs, salés, conservés	3.539.868	19.301.000	20.285.000	26.007.000	27.534.000	24.285.000
7	Tabacs en feuilles et fabriqués	7.778.997	6.661.000	6.531.000	7.348.000	7.061.000	4.922.000
8	Cacao	1.543.057	5.571.000	4.806.000	5.920.000	6.897.000	5.680.000
9	Graisses animales autres que de poisson	2.514.450	1.354.000	1.736.000	4.746.000	4.978.000	967.000
10	Céréales (grains et farines)	304.448	5.815.000	9.171.000	12.469.000	4.618.000	5.617.000
11	Houille crue et carbonisée	2.820.226	14.606.000	20.313.000	29.177.000	29.747.000	34.593.000
12	Gommes pures (1)	3.097.991	3.190.000	3.539.000	3.764.000	3.058.000	3.498.000
13	Graines et fruits oléagineux	3.822.125	7.213.000	8.464.000	8.321.000	8.872.000	11.378.000
14	Eaux-de-vie et esprits	3.351.895	2.697.000	3.421.000	3.850.000	4.830.000	5.327.000
15	Lait, beurre et fromages	3.249.805	4.398.000	5.886.000	6.368.000	5.960.000	5.778.000
16	Armes, poudres et munitions	—	259 000	412.000	586.000	178.000	—
17	Tissus de laine	1.159.491	1.449.000	1.291.000	895.000	572.000	509.600
18	Tissus de coton	1.544.449	9.482.000	9.596.000	8.056.000	8.142.000	7.878.000
19	Phosphates naturels	—	1.967.000	3.192.000	3.920.000	4.772.000	3.484.000
20	Riz	909.715	5.567.000	7.044.000	4.864.000	4.463.000	7.495.000
21	Cuivre	2.297.663	388.000	279.000	291.000	3.283.000	5.458.000
22	Coton en laine	8.488.064	1.170.000	2.110.000	986.000	250.000	142.000
23	Bâtiments de mer	—	—	—	—	—	—
24	Poivre	495.642	690.000	981.000	1.135.000	926.000	579.000
25	Huiles végétales fixes	2.695.254	2.709.000	2.937.000	3.069.000	3.159.000	2.356.000
26	Fer, fonte et acier	3.007.822	662.000	1.174.000	1.650.000	2.129.000	1.387.000
27	Vins	571.744	10.409.000	9.662.000	7.127.000	9.188.000	13.197.000
28	Produits chimiques	1.217.974	11.599.000	10.263.000	7.545.000	8.773.000	7.240.000
29	Viandes salées	3.840.777	1.493.000	1.905.000	4.500.000	3.941.000	1.895.000
30	Bois exotiques	840.643	409.000	387.000	549.000	516.000	753.000
31	Vanille	302.580	3.563.000	2.625.000	888.000	1.106.000	1.298.000
32	Caoutchoucs	—	23.451.000	24.577.000	25.371.000	19.946.000	54.374.000
33	Autres articles	33.387.906	107.454.000	100.979.000	91.938.000	94.728.000	91.261.000
	TOTAUX	168.552.549	292.022.000	330.723.000	343.302.000	339.453.000	381.582.000

(1) Depuis 1910, les gemmes se trouvent fondues dans la désignation « Gommes pures ».

tions (Valeurs)

GÉNÉRAL

1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	
Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
18.494.000	16.552.000	17.897.000	24.497.000	14.640.000	2.035.000	5.650.000	9.281.000	4.905.000	1
4.969.000	5.352.000	5.394.000	6.553.000	4.828.000	1.572.000	11.669.000	60.953.000	13.407.000	2
6.623.000	8.921.000	14.571.000	12.052.000	8.119.000	18.536.000	21.329.000	27.456.000	9.417.000	3
54.113.000	51.842.000	58.321.000	51.341.000	35.758.000	95.946.000	159.768.000	206.355.000	53.128.000	4
4.800.000	4.728.000	6.136.000	2.542.000	5.451.000	33.563.000	52.378.000	63.873.000	2.293.000	5
24.594.000	23.183.000	25.933.000	27.393.000	20.697.000	46.996.000	68.503.000	101.581.000	61.453.000	6
8.446.000	7.057.000	11.020.000	11.189.000	9.952.000	18.682.000	19.120.000	13.570.000	13.384.000	7
6.804.000	7.458.000	6.079.000	8.434.000	8.417.000	18.584.000	21.303.000	62.357.000	54.310.000	8
—	5.954.000	6.864.000	3.664.000	3.242.000	8.411.000	13.597.000	20.886.000	12.386.000	9
20.116.000	52.264.000	20.328.000	39.105.000	68.568.000	215.565.000	270.378.000	621.086.000	340.250.000	10
30.737.000	33.071.000	37.305.000	44.198.000	38.182.000	95.403.000	177.948.000	195.743.000	217.095.000	11
3.243.000	3.065.000	4.184.000	4.146.000	3.104.000	4.996.000	6.932.000	4.222.000	7.660.000	12
18.617.000	14.077.000	22.158.000	26.034.000	25.428.000	32.603.000	36.749.000	68.195.000	61.705.000	13
6.396.000	6.460.000	6.468.000	8.879.000	9.666.000	20.943.000	131.161.000	306.241.000	118.990.000	14
6.450.000	7.050.000	6.363.000	6.487.000	6.009.000	6.506.000	9.400.000	27.561.000	20.084.000	15
458.000	300.000	—	—	—	162.556.000	714.357.000	2 032.691.000	331.975.000	16
528.000	401.000	302.000	392.000	2.358.000	84.408.000	346.396.000	15.266.000	27.559.000	17
10.716.000	9.895.000	7.610.000	5.490.000	6.107.000	30.635.000	82.118.000	128.942.000	77.396.000	18
3.691.000	5.739.000	5.202.000	5.350.000	4.077.000	2.590.000	2.455.000	3.563.000	1.922.400	19
8.555.000	6.926.000	2.830.000	7.817.000	14.028.000	5.650.000	4.817.000	25.059.000	9.205.000	20
4.599.000	6.338.000	9.486.000	9.927.000	6.595.000	20.445.000	93.666.000	193.774.000	146.256.000	21
—	—	—	571.000	380.000	9.576.000	23.200.000	73.566.000	44.584.000	22
—	—	1.097.000	12.922.000	1.229.000	—	2.586.000	—	13.004.000	23
144.000	529.000	719.000	855.000	—	—	—	—	—	24
4.258.000	3.348.000	3.905.000	2.317.000	2.166.000	3.871.000	6.194.000	9.927.000	18.035.000	25
1.597.000	2.771.000	3.313.000	1.943.000	2.303.000	55.533.000	152.193.000	275.183.000	233.817.000	26
27.590.000	29.564.000	20.999.000	18.914.000	12.734.000	9.545.000	29.890.000	46.955.000	28.437.000	27
7.034.000	12.411.000	12.587.000	16.249.000	15.789.000	64.606.000	146.430.000	272.834.000	265.594.000	28
—	1.952.000	2.128.000	931.000	3.702.000	38.471.000	18.768.000	36.844.000	45.484.000	29
1.381.000	1.687.000	1.425.000	1.743.000	1.633.000	—	1.792.000	1.725.000	3.830.000	30
931.000	1.408.000	1.313.000	837.000	786.000	1.277.000	—	—	—	31
81.186.000	52.230.000	39.864.000	17.907.000	9.256.000	24.177.000	42.873.000	40.314.000	14.381.000	32
151.886.000	114.456.000	97.299.000	86.663.000	91.596.000	411.341.000	891.179.000	1.387.339.000	1.080.024	33
518.965.000	496.989.000	459.100.000	467.342.000	436.800.000	1.545.022.000	3.564.799.000	6.333.342.000	3.349.272.000	

Export

COMMERC

	MARCHANDISES	1863	1905	1906	1907	1908	1909
		Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1	Vins	96.347.509	79.046.000	57.610.000	50.227.000	57.915.000	64.287.00
2	Eaux-de-vie et esprits	14.039.339	7.908.000	8.537.000	9.378.000	8.722.000	13.181.00
3	Fruits de table	10.241.148	19.874.000	12.383.000	16.787.000	19.595.000	18.078.00
4	Poissons frais, secs, salés	11.519.992	17.220.000	10.656.000	10.603.000	15.017.000	16.900.00
5	Tissus de soie	6.588.576	860.000	980.000	1.653.000	646.000	441.00
6	Orfèvrerie et bijouterie	9.366.815	27.307.000	40.932.000	22.336.000	27.562.000	18.194.00
7	Vêtements et lingerie	5.966.736	8.626.000	12.874.000	19.194.000	13.187.000	9.754.00
8	Tissus de laine	4.793.269	5.905.000	8.035.000	7.456.000	4.899.000	4.053.00
9	Peaux préparées	5.771.711	21.074.000	23 699.000	23.594.000	17.923.000	16.391.00
10	Tissus de coton	7.834.393	18.930.000	21.630.000	20.998.000	20.493.000	19.954.00
11	Poteries, verres et cristaux	3.595.307	8.765.000	8.175.000	7.353.000	6.706.000	6.479.00
12	Céréales (grains et farines)	2.071.957	879.000	—	602.000	336.000	411.00
13	Sucres bruts ou raffinés	1.852.739	1.917.000	1.565.000	1.888.000	2.302.000	2.993.00
14	Produits chimiques	2.488.919	14.848.000	12.099.000	15.150.000	12.964.000	16.045.00
15	Papier et ses applications	2.648.052	5.978.000	7.228.000	8.373.000	8.015.000	7.962.00
16	Outils et ouvrages en métaux	1.862.291	4.510.000	5.788.000	5.214.000	5.410.000	3.706.00
17	Gommes et résines brutes (1)	1.630.117	11.231.000	6.199.000	7.245.000	8.736.000	11.386.00
18	Café	—	1.111.000	992.000	892.000	818.000	1.209.00
19	Bois communs	2.888.707	11.746.000	13.296.000	15.230.000	13.604.000	11.581.00
20	Tissus de lin, de chanvre et de ramie	1.049.978	—	906.000	—	—	—
21	Huiles végétales fixes	3.306.589	1.509.000	1.327.000	1.695.000	2.209.000	2.165.00
22	Peaux et pelleteries brutes	—	5.756.000	6.652.000	7.533.000	3.489.000	7.591.00
23	Gommes pures (1)	831.766	1.705.000	2.363.000	2.654.000	1.595.000	1.555.00
24	Graines à ensemencer	1.385.462	2.423.000	937.000	1.245.000	—	2.792.00
25	Drilles	—	1.922.000	2.584.000	2.186.000	756.000	1.708.00
26	Laines	223.499	14.069.000	14.957.000	12.315.000	12.066.000	18.040.00
27	Parfumerie et savons	809.405	2.110.000	2.381.000	2.510.000	2.387.000	2.841.00
28	Riz	1.169.669	1.266.000	1.689.000	2.082.000	1.463.000	1.321.00
29	Viandes salées	1.088.608	2.946.000	2.543.000	3.358.000	2.650.000	3.157.00
30	Fer, fonte et acier	—	395.000	515.000	680.000	609.000	700.00
31	Armes, poudres et munitions	—	459.000	486.000	787.000	572.000	947.00
32	Liège ouvré	1.744.366	3.001.000	2.370.000	2.263.000	928.000	3.941.00
33	Pommes de terre	1.484.494	3.447.000	2.233.000	2.730.000	3.305.000	4.946.00
34	Lait, beurre et fromages	777.348	2.687.000	2.800.000	3.628.000	3.151.000	4.102.00
35	Tabacs en feuilles et fabriqués	654.304	773.000	1.011.000	880.000	981.000	962.00
36	Caoutchoucs	—	16.060.000	15.805.000	13.769.000	11.027.000	26.892.00
37	Autres articles	52.240.374	79.799.000	88.777.000	94.853.000	78.660.000	84.674.00
	TOTAUX	258.272.939	408.041.000	403.014.000	399.341.000	370.698.000	411.339.00

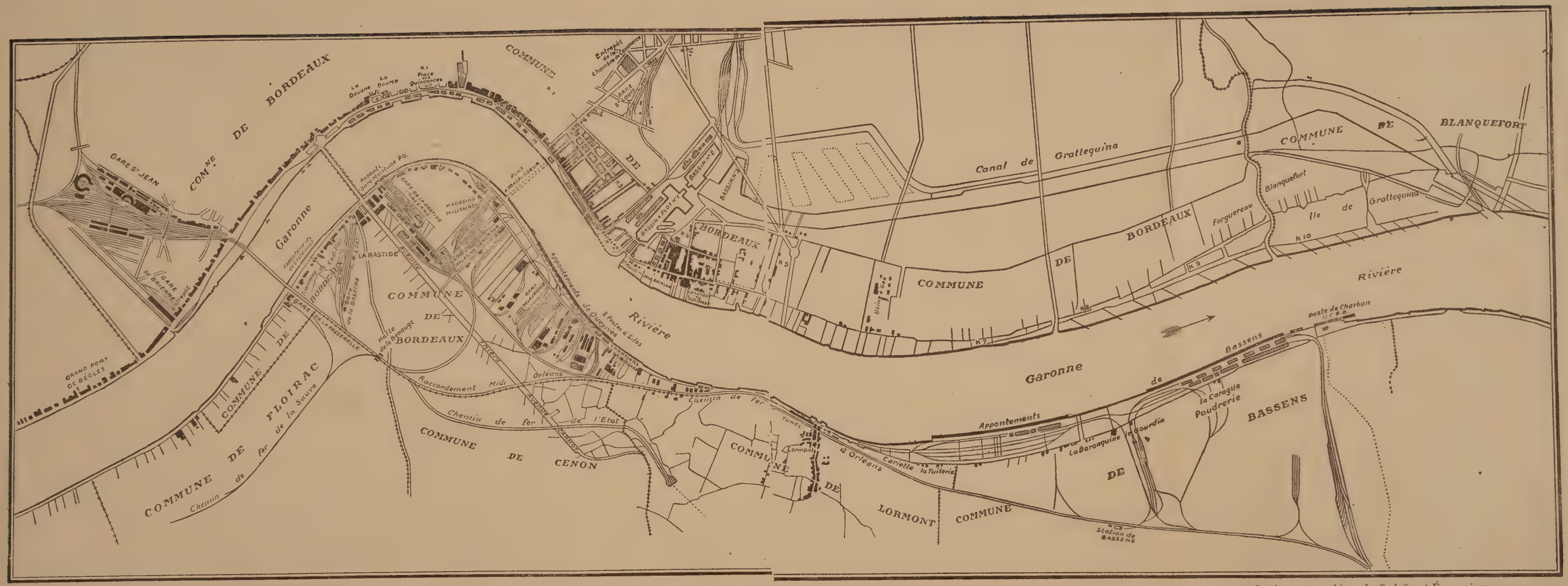
(1) Depuis 1910, les gommes se trouvent fondues dans les « Gemmes et résines ».

tions (Valeurs)

GÉNÉRAL

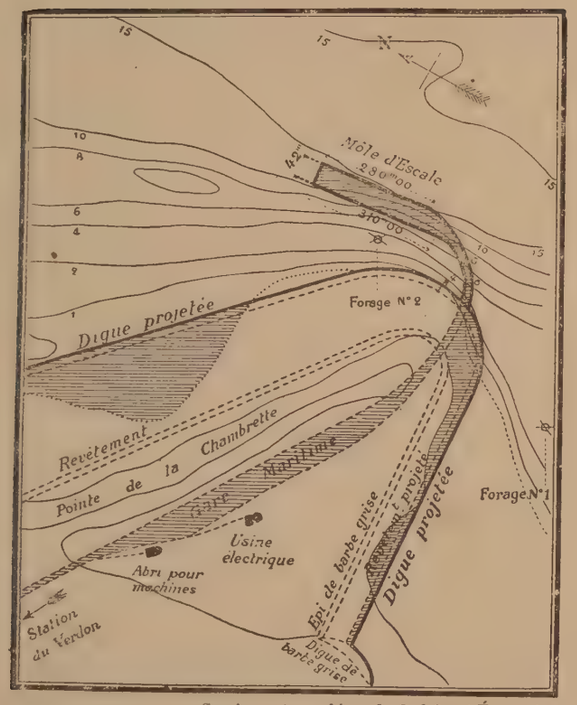
1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	
Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
82.914.000	55.959.000	78.155.000	56.142.000	41.287.000	29.989.000	45.592.000	33.350.000	53.288.000	1
5.053.000	5.615.000	6.894.000	17.072.000	6.683.000	4.692.000	9.748.000	7.620.000	9.654.000	2
15.590.000	19.809.000	23.542.000	22.634.000	19.371.000	20.032.000	20.847.000	13.647.000	11.016.000	3
19.527.000	14.310.000	11.347.000	13.526.000	9.664.000	8.411.000	12.183.000	5.239.000	1.738.000	4
1.171.000	875.000	646.000	1.031.000	9.105.000	71.497.000	102.721.000	122.320.000	76.333.000	5
40.856.000	24.365.000	11.209.000	3.238.000	1.426.000	2.080.000	5.208.000	3.098.000	2.914.000	6
16.228.000	19.829.000	20.456.000	11.898.000	9.148.000	54.548.000	82.416.000	94.555.000	70.442.000	7
3.739.000	3.894.000	6.684.000	7.201.000	5.212.000	1.571.000	6.918.000	8.537.000	5.045.000	8
13.247.000	18.694.000	16.229.000	15.755.000	9.900.000	12.312.000	19.915.000	19.391.000	9.070.000	9
23.446.000	24.073.000	18.286.000	16.663.000	14.268.000	25.654.000	71.414.000	106.094.000	72.254.000	10
6.660.000	6.644.000	5.929.000	5.814.000	5.240.000	7.247.000	12.344.000	9.214.000	15.567.000	11
303.000	373.000	560.000	—	—	—	1.244.000	3.449.000	15.047.000	12
3.503.000	4.104.000	3.414.000	3.868.000	3.539.000	3.672.000	2.326.000	—	—	13
17.089.000	19.190.000	19.951.000	19.026.000	21.541.000	91.521.000	133.069.000	125.621.000	77.960.000	14
8.410.000	7.678.000	8.968.000	10.403.000	11.253.000	18.740.000	56.363.000	70.428.000	50.218.000	15
6.461.000	7.468.000	6.792.000	6.923.000	7.438.000	5.301.000	8.523.000	10.343.000	7.687.000	16
20.919.000	19.874.000	21.334.000	14.096.000	12.419.000	22.170.000	12.706.000	12.670.000	14.213.000	17
835.000	1.839.000	2.422.000	2.904.000	607.000	1.175.000	1.005.000	1.727.000		18
11.746.000	12.748.000	14.495.000	16.191.000	15.809.000	11.317.000	8.697.000	14.321.000	12.962.000	19
323.000	313.000	325.000	577.000	396.000	—	—	3.135.000	3.787.000	20
6.214.000	4.094.000	3.977.000	4.619.000	4.181.000	6.520.000	6.833.000	6.296.000	1.496.000	21
6.477.000	5.630.000	7.480.000	6.477.000	5.577.000	7.168.000	7.660.000	4.206.000	3.898.000	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	23
2.810.000	3.805.000	3.347.000	2.360.000	1.793.000	3.340.000	12.501.000	4.359.000	2.293.000	24
1.245.000	1.146.000	1.688.000	1.650.000	1.663.000	2.555.000	2.939.000	3.948.000	1.381.000	25
21.537.000	15.910.000	21.540.000	14.026.000	19.816.000	1.440.000	2.078.000	—	—	26
2.811.000	3.600.000	4.038.000	2.376.000	2.149.000	5.467.000	12.065.000	28.660.000	11.282.000	27
2.053.000	1.543.000	725.000	387.000	2.724.000	2.615.000	1.737.000	1.433.000	—	28
1.540.000	576.000	591.000	813.000	649.000	—	—	—	—	29
867.000	670.000	1.940.000	1.689.000	2.537.000	8.575.000	9.301.000	2.263.000	1.425.000	30
1.176.000	1.067.000	1.056.000	1.008.000	929.000	2.731.000	23.840.000	18.021.000	—	31
4.974.000	5.209.000	5.375.000	5.742.000	6.513.000	3.602.000	—	—	—	32
5.702.000	9.919.000	2.219.000	3.980.000	1.786.000	4.779.000	1.617.000	1.581.000	1.713.000	33
5.489.000	5.972.000	7.019.000	6.396.000	5.999.000	7.586.000	13.367.000	6.622.000	4.585.000	34
1.162.000	865.000	1.036.000	812.000	722.000	1.802.000	7.242.000	3.837.000	1.916.000	35
50.865.000	25.904.000	17.457.000	4.931.000	3.660.000	1.300.000	7.271.000	3.795.000	1.441.000	36
158.279.000	125.214.000	114.116.000	116.989.000	104.553.000	235.297.000	369.231.000	464.751.000	430.773.000	37
571.221.000	478.778.000	471.245.000	419.817.000	369.548.000	686.706.000	1.150.921.000	1.214 531.000	971.398.000	

PLAN DU PORT DE BORDEAUX



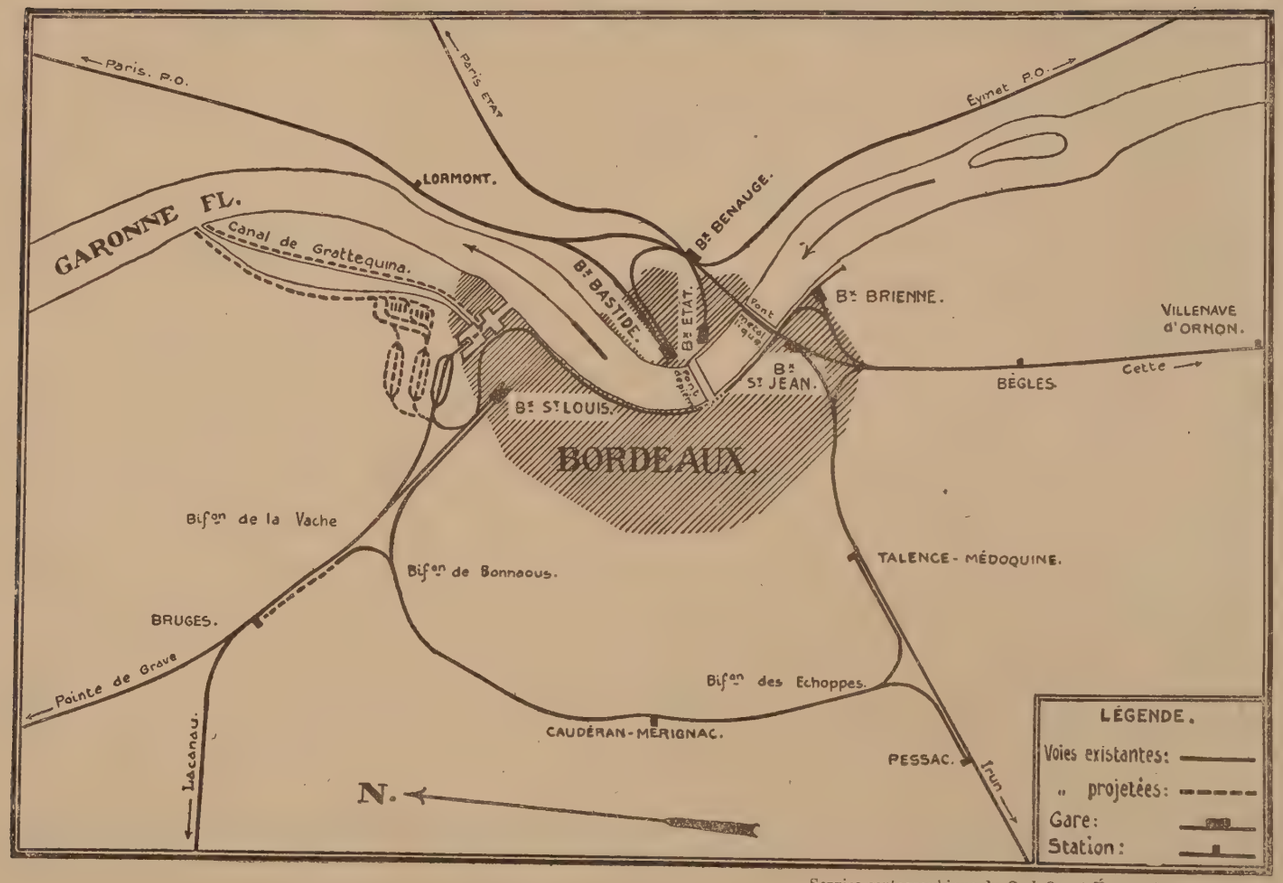
Service cartographique du *Sud-Ouest Économique*.

L'AVANT-PORT DU VERDON



Service cartographique du *Sud-Ouest Économique*

LIGNE DE CEINTURE DE BORDEAUX.



Service cartographique du *Sud-Ouest Économique.*

BIBLIOGRAPHIE

Bernis. — Les travaux d'électrification de réseau du Midi. *Revue philomathique,* avril-juin 1920.

Blanchard (Raoul). — Bordeaux. *Revue de géographie commerciale de Bordeaux*, juillet-décembre 1917.

Bloch (Richard). — Questions de chemins de fer, 1919.

Bord (Georges). — Rapport fait le 21 mai 1915 au Comité pour l'étude d'un port franc à Bordeaux.

Brune (Daniel). — Le Verdon, avant-port de Bordeaux. *Radio-Midi,* n° du 15 avril 1922.

Buffault (Pierre). — Essais de bois coloniaux pendant la guerre au centre de bois de Bordeaux, 1920.

Cambon (Victor). — La France au travail : Bordeaux, Toulouse, Montpellier, Marseille, Nice.

Camentron (E.). — 1° Quelques notes sur les bois coloniaux, 1917; 2° Bois coloniaux, 1917; 3° Rapport sur les zones franches au Comité d'études du port franc de Bordeaux fait le 26 février 1915.

Cavailles (Henri). — Bordeaux et sa région, 1918.

Chenevier. — Le développement de l'industrie des produits chimiques à Bordeaux. *Revue philomathique,* n° de mars-avril 1918.

Clavel (Georges). — Le port de Bordeaux et son avenir, 1916; Le port de Bordeaux en 1918.

Dupont (G.). — L'avenir de l'industrie landaise. *VIII^e Région économique et financière,* n° du 1^er mai 1921.

Enquête du Comité consultatif de la XVIII^e Région sur la reprise et le développement de la vie industrielle dans la région landaise, 1917.

Enquête du Comité consultatif d'action économique de la XVIII^e Région sur la reprise et le développement de la vie industrielle dans la région pyrénéenne, 1918.

La Foire de Bordeaux. — Catalogue, 1919, 1920, 1921; Rapports du secrétaire général du Comité, 1916, 1917, 1919, 1920, 1921.

Ginestet (F.) et Thomson (H.). — Rapport sur la création d'un port franc à Bordeaux fait au nom de la Commission spéciale du Syndicat de commerce en gros des vins et spiritueux de la Gironde, 1915.

Hauser (Henri). — Les régions économiques. *Le fait de la semaine,* n° du 9 novembre 1918.

Huyard. — Rapport sur les industries de la Gironde, 1902; Le port de Bordeaux, 1910; Le port de Bordeaux et la crise de 1921, *Le Sud-Ouest économique,* n° du 28 mars 1922.

Joinville (de). — Histoire de Bordeaux (Balguerie-Stuttenberg). Thèse Paris, 1908.

Jullian (Camille). — Histoire de Bordeaux jusqu'en 1895. Bordeaux, 1895.

Lafon (Jean). — L'avenir de l'industrie métallurgique dans le Sud-Ouest. *Revue économique et financière de Bordeaux et du Sud-Ouest,* n° du 16 mai 1920.

Lopès-Dias. — Enquête de la Commission mixte de commerce et d'industrie sur la situation du département de la Gironde et du port de Bordeaux. Rapport, 1918.

Lorin (Henri). — Les grands ports français : Bordeaux. La Gironde, 1921.

Le Maroc. — Renseignements économiques et touristiques. Publication de la Compagnie d'Orléans et de la Compagnie Générale Transatlantique, 1919.

Le Maroc. — Série d'articles publiés par le *Sud-Ouest économique,* n° du 8 février 1922.

Malvezin. — Histoire du commerce de Bordeaux depuis les origines jusqu'à nos jours.

Pawlowski (A.) (Longemer). — L'industrie girondine, série d'articles publiés dans le journal *L'Effort régionaliste,* n°s du 12 février 1922 et suiv.

Perreau (E.). — Le développement possible de l'industrie chimique dans le Sud-Ouest. *Annuaire de l'Union amicale des anciens élèves de l'École de chimie de Bordeaux,* 1920.

Port de Bordeaux (Le). — Notice publiée en 1921 par la Chambre de commerce.

Porte (Marcel). — L'industrie hydro-électrique en France. *Revue d'économie politique,* n° de mars-avril 1921.

Procès-verbal de la séance du 28 mai 1921 de la Chambre de commerce de Mazamet. Rapport sur la crise de l'industrie du délainage des peaux de moutons et des industries annexes.

Procès-verbaux des réunions du Conseil général de la Gironde, 1921.

Procès-verbaux des séances de la Chambre de commerce de Bordeaux (*passim*).

Recueil des principales sociétés anonymes du sud-ouest de la France, édité par le *Crédit commercial de France* (Succursale de Bordeaux), juin 1920.

Région économique de Bordeaux et du Sud-Ouest (La), brochure de propagande publiée en avril 1922.

Revue commerciale et industrielle de Mazamet, publiée par la Chambre de commerce, années 1913, 1919, 1920 et 1921.

Rousiers (Paul de). — Les grands ports de France, leur rôle économique, 1909.

Saulniers (de). — A propos des intérêts de Bordeaux, 1857.

Sauvaire-Jourdan. — Bordeaux et la création d'une région économique du Sud-Ouest, 1919; Le port de Bordeaux, son rôle économique, son avenir. Conférence du 2 mai 1919; Le port de Bordeaux, son rôle économique, article publié dans le premier numéro de la *Revue des Deux-Mers*.

2e et 3e semaines de l'Amérique latine, 1917-1918. Rapports divers.

Tableau général du commerce et de la navigation, année 1919 et années antérieures.

TABLE DES MATIÈRES

Pages

INTRODUCTION 1

CHAPITRE PREMIER. — *Notions générales sur le port de Bordeaux* 5

Section I. — Position géographique et situation technique actuelle 5

§ 1. Position géographique 5

§ 2. Situation technique du port de Bordeaux 11

Section II. — Aperçus sommaires sur l'histoire du développement économique du port de Bordeaux. Son rôle économique actuel 30

§ 1. Le port de Bordeaux et son développement économique de son origine jusqu'à l'époque contemporaine. 30

§ 2. Généralités sur le rôle économique actuel du port de Bordeaux 31

a) Sa place parmi les grands ports français 31

b) L'évolution du port de Bordeaux pendant la période contemporaine 36

c) Les relations commerciales du port de Bordeaux. 41

CHAPITRE II. — *La fonction régionale du port de Bordeaux* 65

Section I. — Généralités sur la fonction régionale des ports et sur celle du port de Bordeaux en particulier. 65

§ 1. La naissance et le développement de la fonction régionale des ports 66

§ 2. Les moyens de communication, leur influence sur la fonction régionale du port de Bordeaux 69

§ 3. Les limites de la zone d'influence du port de Bordeaux. 80

§ 4. Caractères économiques généraux de la zone d'influence du port de Bordeaux et leurs conséquences ... 84

Section II. — Les éléments de trafic procurés au port de Bordeaux par son arrière-pays 87

§ 1. Exportations de produits régionaux par le port de Bordeaux 87

§ 2. Industries régionales intéressant à la fois les importations et les exportations du port de Bordeaux 117

§ 3. Les importations du port de Bordeaux destinées à son arrière-pays, sans compensation aux exportations. 130

Pages

CHAPITRE III. — *La fonction industrielle du port de Bordeaux* 143
Section I. — Conditions générales du développement de la fonction industrielle d'un port et spécialement de celle du port de Bordeaux 143
§ 1. La naissance de la fonction industrielle des ports ... 143
§ 2. Les capitaux disponibles 145
§ 3. Les terrains industriels favorables 149
§ 4. La main-d'œuvre 152
§ 5. La force motrice 156
a) La houille crue, carbonisée ou agglomérée, le lignite 156
b) Les forces hydro-électriques 171
c) L'essence, le pétrole, le mazout 178
d) Le bois de chauffage 182
Section II. — Les industries du port de Bordeaux 183
§ 1. Les industries métallurgiques 183
§ 2. Les industries chimiques 209
§ 3. Les industries alimentaires 218
§ 4. Industries diverses 232

CHAPITRE IV. — *La fonction commerciale du port de Bordeaux* 256
Section I. — Notions générales sur la fonction générale d'un port et sur celle du port de Bordeaux en particulier 256
§ 1. Que faut-il entendre par la fonction commerciale d'un port? Importance comparée de cette fonction à Bordeaux et dans les grands ports français 256
§ 2. Les conditions générales du développement de la fonction commerciale dans un port existent-elles à Bordeaux? 260
Section II. — Les marchés internationaux de la place de Bordeaux 266
§ 1. Le passé 266
§ 2. Le présent 269
§ 3. L'avenir 277

CONCLUSIONS 287

ANNEXES 293

BIBLIOGRAPHIE 303

39.411 — Bordeaux, Imprimerie Y. Cadoret, 17, rue Poquelin-Molière.

TABLE ALPHABÉTIQUE

Les chiffres arabes renvoient aux pages de l'ouvrage.

Acide nitrique, 211.
Acide sulfurique, 210 et s.
Aciéries, 186, 201.
Admission temporaire, 132, 228, 263.
Afrique équatoriale française, 51, 216, 226, 273, 284.
Afrique occidentale française, 50, 51, 216, 226, 273, 275 et s., 280, 284.
Agglomérés de houille, 165.
Algérie, 52, 121, 141, 272, 279.
Allemagne, 47, 91, 104, 116, 169.
Aluminium, 113, 197.
Ameublement, 236 et s.
Angleterre, 46, 96, 97, 100, 104, 107, 110, 116, 126, 141, 168 et s., 197, 214, 287.
Antilles, 53, 225, 226, 267, 272.
Apéritifs, 222 et s.
Appareils de levage, 205.
Appontements de Bassens, 8, 13, 28, 138 et s., 151, 160, 162.
Appontements de Blaye, 8, 99, 159, 180.
Appontements de Pauillac-Trompeloup, 8, 17 et s., 22, 99, 161, 181, 185, 199.
Appontements de Queyries, 150, 159.
Arachides, 50, 220 et s.
Ardoise, 114, 244.
Australie, 124.
Automobiles, 206 et s.
Avant-port du Verdon, 8, 23, 63.
Azote, 215.
Bananes, 285 et 286.
Banques, 145.
Belgique, 48, 93, 169, 273.
Biscuiterie, 231 et 232.
Blé, 56, 136 et s., 228 et s.
Bois coloniaux, 135, 237, 283 et s.
Bois de chauffage, 166, 182.
Bois de pin, 96 et s., 118 et s.
Bois du Nord, 48, 131 et s.
Bois merrains, 131 et s., 238.
Boîtes métalliques, 197 et 198.
Bolivie, 55.
Bonneterie, 127, 253 et 254.
Boulonneries, 195, 196.
Bouteilles, 54, 240 et s.
Brasseries, 223.
Brésil, 56, 108, 226, 274, 278, 280.
Briqueteries, 244, 245.
Cacao, 226 et s., 279.
Café, 56, 262, 265, 268.
Canada, 53, 92, 244.
Canal de Grattequina, 14, 19, 152.
Canal de Panama, 10.
Canaries (Iles), 285.
Canaux du Midi, 9, 75 et s.
Caoutchouc, 51, 120, 255, 269, 273 et s., 290.
Capitaux, 145 et s.
Carton, 119, 231, 232, 233, 254.
Céréales, 136 et s., 279.
Chambre des métiers, 154.

Chanvre, 252, 253.
Charbon. V. *Houille.*
Chaussures (Fabriques de), 153, 248 et s., 255.
Chaux et ciments, 55, 115, 147, 171, 242 et s.
Chemins de fer. V. *Voies ferrées.*
Chemin de fer de ceinture, 8, 26, 27.
Chili, 54, 55, 141, 280.
Chocolateries, 142, 226 et s.
Cire et cirage, 105, 106.
Colles, 215.
Colombie, 54, 278.
Conserves alimentaires, 85, 107, 110. 219, 227, 290.
Construction et réparation de navires, 189 et s.
Construction mécanique, 205 et s.
Constructions métalliques, 201 et s.
Corderie, 110, 251 et s.
Corindon, 113.
Corps gras, 215.
Coton, 51.
Cuivre, 188 et s., 199-200.
Danemark, 48.
Délainage, 122 et s., 254.
Denrées coloniales, 31, 267.
Eaux-de-vie, 84, 95, 96.
Émaillerie, 246.
Encres d'imprimerie, 105, 106, 218.
Entrepôts, 90, 132, 167, 262.
Entrepôts frigorifiques, 280 et s., 286.
Équateur, 55.
Espagne, 48, 90, 91, 101, 121, 154, 210, 251, 269, 272.
États-Unis, 52, 53, 92, 107, 141, 169.
Éverite, 244.
Extraits tannants, 115, 116, 248.
Feuilles de zinc et de fer-blanc, 197.
Fil à coudre, 254.
Filature, 123, 251 et s.
Foires d'échantillons, 58, 59, 261, 285, 303.
Fonderies, 111, 185 et s.
Force motrice, 156 et s.
Frigorifiques, 110, 280 et s., 286.
Fruits, 85, 107 et s., 219, 185, 186.
Ganterie, 127.
Gommes, 51, 269, 275 et s.
Grains, 136 et s., 280.
Guinée française, 51, 273, 285, 286.
Hangars-terrasses, 29.
Houille, 39, 84, 100, 101, 130, 156 et s., 287, 290.
Huiles et huileries, 148, 215 et s., 220 et s., 262, 268, 269.
Imprimeries, 233 et s.
Imprimeries sur métaux, 198, 199.
Industries alimentaires, 85, 107, 110, 197, 218 et s.
Industries chimiques. Cf. *Produits chimiques.*
Industries du bois, 235 et s.
Industries du cuir, 122 et s., 246 et s.
Industries extractives, 111 et s.
Industries métallurgiques, 111 et s., 183 et s.
Industries textiles, 122 et s., 251 et s.
Italie, 141, 214, 237, 252 et 253, 269, 272.
Laine, 122 et s., 253, 254.
Légumes, 84, 107 et s., 219, 220.
Lessive, 215, 216.
Lièges et bouchons, 52, 121.
Lignes de navigation, 42 et s.
Lignite, 170, 171.
Liqueurs, 222.
Machines agricoles, 142, 208.
Main-d'œuvre, 152 et s.
Marbre, 113, 237.
Marché à terme, 265, 266, 274.
Maroc, 49, 50, 102, 210, 218, 233, 235, 253, 280.
Matériel roulant (construction et réparation), 192, 193, 201 et s.
Mazamet, 81, 122 et s.
Mazout, 178 et s.
Mégisserie, 122 et s.
Mexique, 54, 93, 94, 96.
Minerai de fer, 84, 111 et s., 185.
Minoterie, 136 et s., 228 et s.
Morue, 269 et s., 290.

Nitrates, 55, 141, 212.
Noir animal, 215.
Noir de fumée, 105, 106.
Noix et cerneaux, 108, 109, 280.
Oxygène, 215.
Papeterie, 106, 117 et s., 232, 235.
Paraguay, 56.
Parc à bestiaux, 50.
Parfums synthétiques, 218.
Passagers, 63 et s.
Pâte de cellulose, 117 et s.
Pâtes alimentaires, 230, 231.
Pays-Bas, 48, 93, 94, 96.
Peaux de moutons, 122 et s., 254, 290.
Pérou, 55.
Pétrole, 178 et s.
Phosphates, 141, 211 et s.
Pierre à bâtir, 115.
Pitchpin, 133 et s.
Poches en papier, 233.
Pont à transbordeur, 27.
Population, 85, 86, 268.
Porcelaineries, 116, 164.
Portugal, 63, 91, 100, 210.
Poteaux de mines, 40, 85, 97, 156, 158, 170, 287, 290.
Poterie d'art, 244.
Pouliage, 252.
Produits céramiques, 116, 164, 242 et s.
Produits chimiques, 141, 209 et s., 290.
Produits pharmaceutiques, 215.
Produits résineux, 85, 102 et s.
Pruneaux d'Agen, 109.
Pyrites, 210 et s.
Quebracho, 116, 248.
Raffineries. Cf. *Pétrole, soufre et sucre.*
Région économique (VIII[e]), 82 et s., 175, 291.
République Argentine, 55, 90, 108, 116, 121, 124, 136 et s., 223, 241, 248, 280, 290.
République dominicaine, 54, 278.
Rhums, 269, 272, 273.
Riz, 224, 227, 232.
Routes, 6, 80.
Russie, 47, 133 et s., 182.
Saint-Pierre-et-Miquelon, 272.
Salpêtre, 214.
Savonnerie, 106, 215 et s.
Scandinavie, 47, 92 et s., 117, 141.
Sel, 272.
Semoule, 230.
Sénégal, 50, 220, 270.
Sidérurgie, 111, 183, 185.
Sociétés financières, 146, 151.
Soufre, 141, 214.
Sparterie, 110.
Stéarinerie, 106, 215 et s.
Sucre, 224 et s., 267.
Suisse, 57 et s., 72, 138, 279.
Sulfate d'ammoniaque, 211.
Sulfate de baryte, 214.
Sulfate de cuivre, 141, 199, 213.
Superphosphate, 211 et s., 218.
Tabac, 277 et s.
Talc, 113.
Tanneries, 246 et s.
Tarif douanier, 31, 132, 136 et s., 262 et s., 266 et s.
Tarifs des chemins de fer, 70 et s., 77, 81, 99, 128 et s., 133, 144.
Terpine et terpinéol, 105, 218.
Tonnellerie, 133, 238, 239.
Transit suisse, 57 et s., 72, 138.
Tricotages de laine, 122 et s., 253, 254.
Tuileries, 244, 245.
Tunisie, 52, 141.
Uruguay, 56, 278, 280.
Usines hydro-électriques, 69, 171 et s., 288.
Ustensiles de ménage, 197, 246.
Vannerie, 110.
Vernis, 105, 218.
Verreries, 55, 171, 239 et s.
Viande frigorifiée, 56, 280 et s.
Vin, 30, 39, 40, 53, 84, 88 et s., 262, 268, 290.
Voies ferrées, 7 et s., 58 et s., 69 et s.
Voies navigables, 8, 9, 73 et s.
Zones franches, 90, 263, 264, 279.

BORDEAUX
IMPRIMERIE Y. CADORET
17, Rue Poquelin-Molière, 17